aby Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej

VI ZJAZD PZPR



SKRZYDLATA POLSKA

NR 49 (1065) ● 5 GRUDNIA 1971
CENA 2 ZŁ

W numerze:

Delegat PLL LOT na VI Zjazd PZPR, kpt. pil. Mieczysław Dauksza, ze swą córką Katarzyną. O lotniczych delegatach na VI Zjazd Partii piszemy na str. 4—5.

Zdjęcia: M. Kobrzyński i CAF

ROK ZAŁOŻENIA 1930



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch”, w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 9485 U—42

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703



● **MINISTER** Przemysłu Maszynowego — **Tadeusz Wrzaszczyk** przebywał w listopadzie z kilkudniową wizytą w Związku Radzieckim. Celem wizyty było przeprowadzenie rozmów na temat współpracy między przemysłami lotniczymi obu krajów.

*

● **DOWÓDCA** Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski** przyjął godność honorowego opiekuna nad **Agnieszką** — jedną z gdańskich pięcioraczków, córką **Leokadii** i **Bronisława Rychterów**. Na uroczystość nadania imion pięcioraczków 20 listopada br. w sali Ratusza Głównomiejskiego w Gdańsku dowódcę Wojsk Lotniczych reprezentował zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Jerzy Łagoda**.

*

● **REDAKCJA** tyg. „Panorama Północy“ zorganizowała w Olsztynie, wspólnie z redakcją tyg. „Nowa Wieś“, spotkanie byłych żołnierzy grupy spadochronowej „Pomorze”, którzy w sierpniu 1944 r. zrzuceni zostali na tereny b. Prus Wschodnich, nawiązali tam kontakt z ludnością polską, prowadzili ożywioną działalność polityczną oraz zainicjowali powstanie na tym terenie pierwszych komórek PPR i ZWM.

*

● **PILOCI** szybowcowi przebywający w Ośrodku Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim zdobyli na fali na początku listopada br. siedem diamentów za przewyższenia ponad 5 000 m. Wśród nich znalazły się trzy kobiety: **Wiesława Bortel** (Aeroklub Szczeciński) uzyskała wysokość 6 700 m i zdobyła tym samym, jako pierwsza szczecinianka, trzeci diament do złotej odznaki; **Natalia Popkawska** (Aeroklub Lubelski) wysokością 6 500 m zdobyła drugi diament, a **Teresa Ćwik** (Aeroklub Wrocławski) wysokością 7 400 m zdobyła pierwszy diament. Pozostali czterej piloci uzyskali wysokość ponad 6 000 m.

*

● **WYTWÓRNIA** Filmów Oświatowych zrealizowała barwny film popularnonaukowy (krótki metraż) pt. „Problemy pogody — Meteor—2”. Scenariusz i realizacja — **Aleksander Domalewski**; zdjęcia — **Jerzy Bezkowski**; konsultacja — dr. inż. **Jacek Walczewski**. Film ukazuje metody opracowywania prognoz meteorologicznych, aparaturę pomiarową i badawczą, w tym rakiety meteorologiczne oraz przedstawia pracę polskiej stacji sondażowej „Meteor-2“ w Łebie, skąd od 1965 r. wysyłane są rakiety meteorologiczne.

*

● **ZNANY** szybownik Aeroklubu Stalowa Wola, mistrz Polski, **Jan Kluk** oraz spadochroniarz Aeroklubu Rzeszowskiego **Janusz Mac** są kandydatami do 10 najlepszych sportowców województwa rzeszowskiego w 1971 r. w konkursie — plebiscycie organizowanym przez redakcję „Nowin Rzeszowskich” i WKKFiT.

*

● **WIELOLETNI** szef techniczny Aeroklubu Warszawskiego, **Mieczysław Kuligowski**, będący obecnie na emeryturze, został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

*

● **Z OKAZJI** 25-lecia rozegrano w Aeroklubie Mieleckim w dniach 4 — 7 listopada br. zawody samolotowe o puchar przechodni redakcji „Głos Załogi”. Startowało 16 pilotów, rozegrano trzy konkurencje. Puchar „Głosu Załogi” zdobył po raz drugi inż. **Tadeusz Pakuła**, który pokonał zeszłorocznego zwycięzcę tych zawodów **Zbigniewa Nowakowskiego**.

*

● **ZNANY** dziennikarz **Jacek Żemantowski** opublikował w „Sztandarze Młodych” (nr 277) obszerny szkic poświęcony naszemu znakomitemu pilotowi **Edwardowi Makule**.

*

● **W PLANETARIUM** Śląskim w Chorzowie eksponowana jest wystawa pt. „Księżyc dawniej i dziś“. Ukazuje ona w interesującej formie historię poznawania Księżyca, obecny stan wiedzy o nim, a także aktualne metody i sposoby badania powierzchni Srebrnego Globu. Wyeksponowano także księżycowe „polonica“

*

● **DONOSILIŚMY** już, że mechanik Aeroklubu Łódzkiego, **Kazimierz Olszewski** buduje drugi w Łodzi samolot amatorski (dolnopłat z silnikiem Volkswagen—1200 o mocy 30 KM). Obecnie — za „Dziennikiem Łódzkim” — podajemy, że budowniczy nazwał swą maszynę „Aerosport“. Dokumentacja samolotu ma być wkrótce dostarczona IKCSP.

*

● **GAZETA** „Nowości — Dziennik Toruński” odnotowała tysięczną w tym roku wizytę samolotu sanitarnego na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Był to „Gawron” z bydgoskiego zespołu lotnictwa sanitarnego, który zabrał chorego i odleciał z nim do Łodzi.

*

● **JUŻ** po raz czwarty Aeroklub Wrocławski, Kuratorium LOK, ZMS i redakcja „Słowa Polskiego” organizują w województwie wrocławskim Olimpiadę Wiedzy Lotniczej dla uczniów szkół podstawowych i średnich. Konkurs odbywa się w dwu etapach: w eliminacjach powiatowych i dzielnicowych wyłonieni zostaną uczestnicy rozgrywek wojewódzkich. Główną nagrodą jest przelot do Warszawy i z powrotem.

*

● **TRZECH** długoletnich pracowników Instytutu Lotnictwa w Warszawie: mgr inż. **Bronisław Żurakowski**, mgr inż. **Lesław Bucki** i spawacz **Czesław Bąk** odznaczonych zostało z okazji 25-lecia IL Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski.

POLSKA CZŁONKIEM „INTERSPUTNIKA”

W Moskwie podpisano 15 listopada br. porozumienie w sprawie utworzenia Międzynarodowej Organizacji Łączności Kosmicznej pod nazwą „Intersputnik”. Członkami porozumienia są: Bułgaria, Czechosłowacja, Kuba, Mongolia, NRD, Polska, Rumunia, Węgry i ZSRR.

Porozumienie przewiduje, że do organizacji mogą przystąpić wszystkie państwa. Będzie ona koordynować swą pracę z organizacjami międzynarodowymi, których działalność ma związek z wykorzystaniem sputników telekomunikacyjnych.

„Intersputnikiem” będzie zarządzać rada, w skład której wejdą przedstawiciele wszystkich państw członkowskich.

Przemawiając po podpisaniu porozumienia minister Łączności ZSRR N. Psurcew przypomniał, że już trzy lata temu kraje socjalistyczne wystąpiły na forum ONZ z inicjatywą utworzenia międzynarodowego systemu łączności za pośrednictwem sztucznych satelitów Ziemi. Podkreślił on, że nowa organizacja pozwoli wzmocnić i rozszerzyć wszechstronną współpracę gospodarczą i naukowo-techniczną.

Przy podpisywaniu porozumienia obecni byli obserwatorzy z Indii, Kanady, Norwegii, Finlandii, USA, Szwajcarii, Somali i innych krajów.

PISMO DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH do organizatorów śmigłowcowych mistrzostw Polski

Komitet Organizacyjny I Śmigłowcowych Mistrzostw Polski

Samorząd Robotniczy i Dyrekcja Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego

Aeroklub Robotniczy

ŚWIDNIK

Szanowni Towarzysze!

W roku XX-lecia działalności Waszego Zakładu po raz trzeci podjęliście trud organizacji krajowych zawodów śmigłowcowych, które odtąd zyskały rangę Śmigłowcowych Mistrzostw Polski. Po raz trzeci nie szczędziliście nakładów i ofiarnego wysiłku, oby kontynuować przedsięwzięcie, które stanowi o polskim sporcie śmigłowcowym.

We wszystkich dotychczasowych imprezach uczestniczyła pokaźna grupa pilotów — zawodników i mechaników lotnictwa wojskowego. Dzięki Waszej trosce znaleźli oni w Świdniku miłą gościnę i dobrą atmosferę do rozegrania sportowej walki — które to okoliczności cenią sobie bardzo wysoko.

Mając to na uwadze, pragnę przekazać wyrazy uznania i podziękowania za trud włożony w organizację Śmigłowcowych Mistrzostw Polski tym wszystkim oddanym ludziom — pracownikom Waszych Zakładów, działaczom lotniczym, którzy własnymi rękami i osobistym zapałem tworzą warunki funkcjonowania pożytecznej imprezy.

Życzę jak najlepszych osiągnięć w pracy dla dobra lotnictwa i rozwoju sportów lotniczych.

DOWÓDCA
WOJSK LOTNICZYCH
gen. dyw. pil.
JAN RACZKOWSKI

PAMIĘTAJCIE!

Tylko do 10 grudnia br. przyjmowane są wpłaty na prenumeratę „Skrzydlatej Polski” na rok 1972.



● Wielkie zainteresowanie fachowców wywołała radziecka ekspozycja na Międzynarodowym Salonie Lotnictwa i Kosmonautyki w japońskim mieście Nagoya. Śmigłowce i samoloty z ZSRR otrzymały bardzo wysoką ocenę znawców. Specjalnym zainteresowaniem cieszył się pokazowy lot śmigłowca Mi—6, a szlagierem wystawy był odrzutowy samolot pasażerski Tu—154. Trasę Moskwa — Nowosybirsk — Chabarowsk — Tokio — Nagoya pokonał on w niespełna 10 godzin, lecąc na wysokości 12 000 m z prędkością 900 — 950 km/h.

● W Honolulu na Hawajach odbyły się obrady Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (IATA).

● Znalezione w połowie **września br. w Mongolii** szczątki rozbitego samolotu okazały się, w wyniku dokonanych badań, resztkami samolotu chińskiego „Trident”, produkcji brytyjskiej. Pod szczątkami samolotu znaleziono zwłoki dziesięciu ofiar katastrofy. Zwłoki były spalone i nie można ich było zidentyfikować.

● W Bonn podpisano umowę w sprawie regularnej komunikacji lotniczej między Związkiem Radzieckim i Niemiecką Republiką Federalną. Przewiduje ona otwarcie z dniem 1 lutego 1972 r. bezpośredniej linii łączącej Moskwę z Frankfurtem n/M. Samoloty towarzystw lotniczych „Aerofłot” i „Lufthansa” będą odbywać na tej trasie loty dwa razy tygodniowo. Umowę ze strony radzieckiej podpisali minister Lotnictwa Cywilnego Borys Bugajew, a ze strony zachodnioniemieckiej — minister Transportu i Poczt Georg Leber.

● „Air Yugoslavia”, charterowe towarzystwo komunikacji powietrznej w Jugosławii, uzyskało zgodę władz chińskich na dokonywanie nieograniczonej liczby lotów na trasie Europa — Chiny. Jak poinformowano w jugosłowiańskim przedsiębiorstwie lotniczym JAT, którego oddział stanowi „Air Yugoslavia”, jest to pierwszy europejski przewoźnik, który uzyskał zgodę na przewóz turystów drogą lotniczą z Jugosławii i innych krajów Europy do Chin.



KANDYDACI NA PILOTÓW

W przedzjazdowej dyskusji nad Wytycznymi na VI Zjazd PZPR nie zabrakło głosu pilotów wojskowych. Kpt. pil. Franciszek Pajnowski, na łamach „Żołnierza Wolności", porusza m. in. sprawy związane z wyszukiwaniem i przygotowaniem kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz roli Aeroklubu PRL w tym procesie.

Oto obszerny cytat z wypowiedzi kpt. pil. J. Pajnowskiego, dotyczący tego istotnego problemu:

„...w latach sześćdziesiątych wprowadzony został dwustopniowy system przygotowania kandydatów dla szkół lotniczych w postaci Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I i II stopnia. System ten zapewniał dwustopniową selekcję kandydatów do lotnictwa.

● pierwsza selekcja na szybowcach w ramach LPW I stopnia,

● druga na egzaminach wstępnych w OSL i w trakcie szkolenia samolotowego w ramach LPW II stopnia.

Dopiero gdy kandydat przeszedł te próby, zostawał przyjęty w poczet podchorążych szkoły lotniczej. System ten należycie funkcjonował do 1964 roku, a pozytywne jego skutki ówczesna OSL odczuwała do 1966 roku, kiedy to przyjęła w swoje mury ostatnie roczniki młodzieży masowo szkolonej w aeroklubach. Ograniczenie dotacji na rozwój masowego sportu lotniczego w Aeroklubie PRL wpłynęło na zmniejszenie zainteresowania młodzieży lotnictwem.

Zawód lotnika nie jest łatwy. Brak realnych szans dla młodzieży w rozbudzaniu zainteresowań tym zawodem w aeroklubie nie wpływa korzystnie na możliwości wyboru najzdolniejszych kandydatów do WOSL.

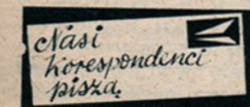
W Wytycznych na VI Zjazd PZPR postuluje się wzrost wydatków państwa na ochronę zdrowia, szkolnictwa wszystkich stopni, kulturę oraz na sport, turystykę i wypoczynek o ponad 30 proc. tj. w 1975 r., do sumy ponad 100 mld zł. Jest to suma niebagatelna. Uważam, że część tej sumy należy przeznaczyć na rozwój sportów obronnych, a na rozwój Aeroklubu PRL w szczególności.

Nie będzie to pieniądz stracony. Młodzież, która skorzysta z szerokiej możliwości latania w aeroklubie, zaoszczędzi kilkanaście milionów złotych w trakcie realizacji szkolenia w WOSL, przez zmniejszenie ilości błędów w technice pilotowania i podniesienie bezpieczeństwa lotów. Do latania na najdroższym, najnowocześniejszym sprzęcie można będzie wybrać młodzież najzdolniejszą, a nie szkolić z konieczności wszystkich chętnych. Tu według mnie tkwi część uzasadnienia decyzji dofinansowania Aeroklubu PRL i powrót do masowego szkolenia lotniczego młodzieży. Uzupełnieniem tej decyzji są rosnące potrzeby lotnictwa sanitarnego, gospodarczego, komunikacyjnego..."

„ASTRONAUTYKA"

Kolejny, piąty w bieżącym roku numer dwumiesięcznika popularnonaukowego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego „ASTRONAUTYKA", przynosi jak zwykle wiele ciekawych pozycji. Między innymi dr Olgierd Wołczek pisze o założe „Sojuza-11" oraz możliwościach dalszej penetracji planet układu słonecznego. Dr inż. Andrzej Marks przedstawia wyniki analizy próbek gruntu księżycowego dostarczonego na Ziemię przez „Lunę-16". O wkładzie Polski do badań przestrzeni kosmicznej pisze mgr inż. Władysław Geisler. Sylwetkę Konstantego Ciołkowskiego przypomina mgr Czesław Wronkowski.

Numer uzupełniają: wykaz obiektów kosmicznych, wysłanych w 1970 r. i nowe nazwy obiektów na odwrotnej stronie Księżyca, artykuły o wrocławskiej wystawie astronautycznej, Planetarium Świętokrzyskim w Kielcach oraz recenzje wydawnictw o tematyce astronautycznej.



AEROKLUB ŚLĄSKI DZIAŁA

24 i 31 października br. na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozegrano Klubowe Zawody Szybowcowe na celność lądowania. W zawodach wzięło udział 22 pilotów, startujących na szybowcu „Czapla". Do finału, w którym dla utrudnienia lądowania odbywały się bez użycia hamulców aerodynamicznych, zakwalifikowało się siedmiu pilotów. Zwyciężył Jerzy Ilczyk, przed Alojzym Hajniszem.

*

Stanisław Hajduk w ośrodku falowym w Jeleniej Górze uzyskał przewyższenie 5 800 m, czym zdobył drugi diament do złotej odznaki szybowcowej. Jest to czwarty diament zdobyty w 1971 r. przez pilotów Aeroklubu Śląskiego.

*

W Aeroklubie Śląskim trwają przygotowania do lotów wysokościowych. Istnieje bowiem pewna możliwość nawiązania kontaktu z falą beskidzką po starcie z lotniska w Katowicach. Tego rodzaju udany lot wykonał już instruktor Jan Szade.

Leon Siwek



PROSZĘ O WIADOMOŚĆ

Szanowna Redakcjo!

Niniejszym pragnę zwrócić się z apelem do byłych pilotów RAF-u, którzy mogą podać jakąś informację o ojcu mojej żony, majorze pilocie JÓZEFIE WOJCIECHOWSKIM.

Przed wybuchem wojny J. Wojciechowski był zawodowym pilotem w 2 pułku lotniczym we Lwowie. W okresie wojny, w latach 1939—1943, latał w jednostce lotniczej nr 1 A.D.W. rozprowadzającej samoloty w Afryce. Zginął w katastrofie lotniczej, która miała mieć miejsce w 1943 r. pod Takoradi w Afryce. Według nieścisłych danych samolot miał się spalić w czasie lądowania wraz z całą załogą.

Suchą i lakoniczną wiadomość o śmierci swego ojca otrzymała żona w dniu 20.X. 1948 r. pismem nr 18931/K/Pr/48 S.P. od Generalnego Konsula w Londynie. J. Wojciechowski miał być rzekomo pochowany w Chartumie (Sudan) na tamtejszym cmentarzu. Niestety, do tej pory nie udało się nam ustalić większej ilości danych.

Może poprzez „Skrzydlatą" otrzymamy od ewentualnych naocznych świadków tamtych wydarzeń bliższe dane, które pozwolą odsłonić okoliczności śmierci ojca mojej żony i miejsce Jego spoczynku.

Proszę wszystkich znajomych mjra pil. Józefa Wojciechowskiego, aby choćby najmniejszą wiadomość o nim przesłali pod adresem: Inż. Zbigniew Laszkiewicz, Poznań, ul. Nowina 19, tel. 466-02.



Ralph Barker ● TAJEMNICZE KATASTROFY, Państwowe Wydawnictwo „Iskry", Warszawa 1971 r., str. 271, cena 18 zł.

Autor w żywy i barwny sposób odtwarza historię tajemniczych katastrof. Opowieści tych przytacza aż trzynaście. Wszystkie oparte są na materiale źródłowym, który Barker szczegółowo opracował i z którego wyciąga własne logiczne wnioski. O niektórych wypadkach przytaczanych przez autora książki pisaliśmy na łamach naszego tygodnika.

W opowieści „Lady Be Good" Ralph Barker przedstawił tragedię załogi latającej fortecy B-24 z okresu II wojny światowej. Okazało się, że był to jeden z samolotów, który brał udział w nalocie na Neapol i zamiast na lotnisku macierzystym znalazł się nad Pustynią Libijską. W kolejnej opowieści pod tytułem „Księżna Atlantyku" autor przypomina czytelnikowi o niezwykłym locie przez Atlantyk, zakończonym tajemniczym zaginięciem załogi samolotu „St. Raphael". Może kiedyś się okaże — kończy Barker — że lecąca w składzie załogi księżna Wertheim była pierwszą kobietą, która przeleciała północny Atlantyk.

„Świat Alberta Vossa" to rzecz o pierwszym w dziejach świata najohydniejszym z masowych morderstw — lotniczym sabotażu. Przyczyny zniszczenia w 1933 r. samolotu „City of Liverpool" do tej pory pozostają bez odpowiedzi. Czwarta opowieść nosi tytuł: „Leslie Howard i jego towarzysze". Autor prezentuje w niej tragedię załogi „Dakoty", na pokładzie której odbywa lot Howard, popularny aktor angielski, znany w naszym kraju m. in. z głośnego filmu „Nieuchwytny Smith". Grał on w nim rolę profesora archeologii, porywającego Niemcom sprzed nosa ofiary nazistowskich prześladowań. Film ten, jako antyhitlerowski, wywołał wściekłość Niemców. Nie wykluczone, iż tragedia „Dakoty" była zemstą wywiadu hitlerowskiego.

Z dużym zainteresowaniem czyta się opowieść pt. „Długie milczenie Star Tigera". Jest to historia niezwykła i zarazem tragiczna Brian McMillana, Nowozelandczyka, który zginął bez wieści. Godnymi uwagi są kolejne dwie opowieści „Ray Hinchliffe i Elsie Mackay" oraz „Błąd na mapie". Szczególnie „Błąd na mapie" jest nie wyjaśnioną historią błędnej mapy lotniczej, która doprowadziła wybitnego pilota KLM do smutnej w skutkach katastrofy. „Niewłaściwe drzwi", to opowieść o człowieku finansjery, którego prąd powietrza wyssał z samolotu.

Zagadkowe zniknięcie znakomitego muzyka Glenn Millera, to temat następnej opowieści — dziwnej i nie wyjaśnionej. Z kolei autor w „Zabłąkanym Corrigan'ie" kreśli losy przypadkowego przelotu Atlantyku. Corrigan zamiast polecieć do Los Angeles (taka bowiem była planowana jego trasa lotu) wylądował na terenie Irlandii. Równie ciekawe i pasjonujące są pozostałe opowieści.

Kto umieścił bombę zegarową na pokładzie samolotu „Viking"? Czy rzeczywiście Bill Lancaster rozmyślnie wybrał śmierć lotniczą? Wszystkie opowieści należą do ciekawych i frapujących.

NASI DELEGACI



W poniedziałek, 6 grudnia br., w stolicy Polski — Warszawie, rozpoczyna obrady VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Nigdy dotąd w obradach najwyższego forum partyjnego nie brała udziału tak liczna grupa delegatów ze społeczności lotniczej — z lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego. Klimat, jaki zapanował w kraju dla naszego lotnictwa po VII i VIII Plenum KC PZPR, oraz odpowiednie decyzje partii i rządu przywróciły lotnictwu w Polsce należną mu rangę — spowodowały, że wkracza ono obecnie w nową fazę rozwoju.

Sprecyzowane zostały m. in. programy rozwoju przemysłu lotniczego i komunikacji lotniczej oraz przystąpiono do ich realizacji. Ożywczy nurt twórczej dyskusji nad Wytycznymi na VI Zjazd partii spowodował aktywizację środowisk lotniczych różnych specjalności, które zgłosiły wiele wniosków i propozycji do programów rozwojowych różnych dziedzin lotnictwa.

Dość liczna grupa na VI Zjeździe partii lotników i działaczy naszego lotnictwa pozwala przypuszczać, że niektóre zagadnienia lotnicze będą także przedmiotem obrad w komisjach problemowych i znajdą swoje akcenty w Uchwale VI Zjazdu, podobnie jak miało to miejsce w Wytycznych.

Spójrzmy pokrótce na naszych delegatów, którzy otrzymali zaszczytne mandaty na VI Zjazd.

Przemysł lotniczy reprezentują przedstawiciele Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, wybrani bezpośrednio na konferencjach zakładowych: ślusarz narzędziowy **Bolesław Białek**, tokarz **Zygmunt Łojek** oraz brygadziści — **Ryszard Jędrzejewski, Stefan Zajączkowski, Leokadia Gorczyca** i **Marian Bednarczyk**.

Na wojewódzkiej konferencji partyjnej w Katowicach mandaty delegatów otrzymali m. in. **Jan Chyliński** — wiceprzewodniczący Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, piastujący aktualnie funkcję wiceprezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL; **Marian Drewniak** — I sekretarz KP PZPR w Bielsku-Białej, wyróżniony odznaką „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", aktywnie działający na rzecz Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, m. in. założyciel Społecznego Komitetu Lotniczego w tym mieście; **Jan Poloczek** — I sekretarz KP PZPR w Rybniku, wyróżniony odznaką „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" za zasługi w rozwoju Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego.

Wojewódzka konferencja partyjna w Bydgoszczy wybrała delegatem **Mieczysława Grada** — sekretarza CRZZ, byłego długoletniego przewodniczącego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą lotnicy cywilni; pełni on aktualnie funkcję członka Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Z województwa łódzkiego delegatem został **Mieczysław Augustyniak** — zastępca przewodniczącego Prezydium WRN w Łodzi, który jest obecnie prezesem Aeroklubu Łódzkiego. W Opolu wybrano delegatem **Józefa Kardysia** — I sekretarza KW PZPR, który piastował uprzednio przez wiele lat funkcję społeczną prezesa Aeroklubu Opolskiego.

Wojewódzka konferencja partyjna w Poznaniu wybrała delegatami na VI Zjazd: ministra Komunikacji — **Mieczysława Zajfryda** oraz dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego**.

Z Ziemi Rzeszowskiej mandaty delegatów otrzymali m. in.: **Kazimierz Jaszczur** — I sekretarz KM PZPR w Stalowej Woli i **Zdzisław Malicki** — dyrektor naczelny Huty „Stalowa Wola" patronującej działalności Aeroklubu Stalowowolskiego. Delegatem został wybrany także I sekretarz KZ PZPR mieleckiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego — **Stefan Kucharski**.

Minister Przemysłu Maszynowego **Tadeusz Wrzaszczyk**, któremu podlega przemysł lotniczy oraz kapitan pilot Polskich Linii Lotniczych LOT **Mieczysław Dauksza** wybrani zostali delegatami na Zjazd na konferencji partyjnej w Warszawie.

Wojska Lotnicze reprezentować będą na Zjeździe: st. sierż. **Franciszek Szulc**, kpt. pil. **Zdzisław Dziedzic**, ppłk. pil. **Jerzy Zych**, płk mgr **Jerzy Bartosiak** i komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski**, który pełni również społecznie funkcję członka Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Konferencja partyjna Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wybrała delegatami na VI Zjazd partii: dowódcę Wojsk OPK gen. dyw. pil. **Romana Paszkowskiego**, sekretarza Komitetu Partyjnego WOPK ppłk **Edwarda Łukasika**, dowódcę mistrzowskiego klucza w walce powietrznej — mjr. pil. **Ireneusza Mikurendę** i mjr. dypl. **Jerzego Kowalczyka**.

Obradom VI Zjazdu partii towarzyszyć będzie przez tydzień nasza szczególna uwaga. Przedmiotem ich będą bowiem żywotne problemy polityczne, społeczne i gospodarcze naszej Ojczyzny — Polski Ludowej. (jrk)

DELEGACI LOTNICTWA

KIERUNKI DZIAŁANIA



WOJEWÓDZKA konferencja partyjna w Poznaniu powierzyła mandat delegata na VI Zjazd PZPR zwierzchnikowi polskiego lotnictwa cywilnego, ministrowi Komunikacji – mgr. **MIECZYSŁAWOWI ZAJFRYDOWI.**

Mieczysław Zajfryd urodził się w 1922 r. w Brześciu nad Bugiem. Pracę zawodową w polskiej komunikacji rozpoczął bezpośrednio po II wojnie światowej na kolei. Przeszedł przez liczne szczeble w hierarchii służbowej resortu. Był m. in. dyżurnym ruchu na stacjach i naczelnikiem wydziału w DOKP. W 1953 r. przeszedł do pracy w ministerstwie, gdzie zajmował kolejno stanowiska: wicedyrektora departamentu handlowo-taryfowego, wicedyrektora Centralnego Zarządu Przewozów Kolejowych, potem dyrektora tego Zarządu. W 1965 r. został wiceministrem, a w 1969 r. ministrem Komunikacji.

Pracując, studiował ekonomikę przemysłu w Szkole Głównej Planowania i Statystyki, w której w 1955 roku uzyskał dyplom mgr. ekonomii. W 1947 roku wstąpił do Polskiej Partii Robotniczej, od 1948 r. jest członkiem PZPR. Delegatem na najwyższe forum partyjne jest po raz pierwszy.

Minister jest żonaty, ma dwoje dzieci – córkę i syna, który kończy obecnie studia lotnicze na Politechnice Warszawskiej.

Przed Zjazdem partii, w nawale absorbujących zajęć znalazł minister trochę czasu także dla „Skrzydlatej", której jest stałym czytelnikiem.

W gabinecie ministra, w gmachu resortu przy ul. Chałubińskiego, rozmawiamy na aktualne tematy naszego lotnictwa cywilnego. Zwracamy uwagę na fakt, że w tym roku, jak w żadnym innym dotąd, obrodziła niezwykle w prasie, radio i telewizji publicystyka na tematy naszej komunikacji lotniczej i lotnictwa w ogóle, co jest niewątpliwym przykładem żywotnego zainteresowania społeczeństwa tą dziedziną transportu.

Minister podkreśla w rozmowie, że resort bardzo sobie ceni ten ożywczy nurt publicystyczny w środkach masowego przekazu. Dotyczy on zresztą nie tylko lotnictwa, ale także innych dziedzin transportu. W ministerstwie i zainteresowanych instytucjach lotniczych śledzi się uważnie wszystkie te publikacje, rozpatruje się postulaty i uwagi krytyczne, pomagają one bowiem nieraz na bieżąco likwidować różne braki i niedomagania i usprawniać pracę na różnych odcinkach.

– Ten rok – mówi minister – jest dla nas, dla lotnictwa cywilnego, bardzo ważny. Zapadły bowiem decyzje, na które długo czekaliśmy. W związku z tym byliśmy w stanie opracować interesujący program rozwoju lotnictwa cywilnego na bieżące 5-lecie i lata dalsze. Nie chciałbym tu wchodzić w szczegóły tego programu, ponieważ szereg ustaleń znanych jest już Czytelnikom „Skrzydlatej" z innych publikacji. Pragnę tylko podkreślić, że charakteryzują go trzy kierunki działania:

Pierwszy – rozwój ilościowy i jakościowy naszej komunikacji lotniczej. A więc wysokiej klasy sprzęt, który pozwoli na znacznie szybszy niż dotychczas rozwój sieci połączeń międzynarodowych, tak w Europie, jak i na inne kontynenty, m. in. do Ameryki (Kanada i USA), na Bliski, Środkowy i Daleki Wschód. Zamówione są już w Związku Radzieckim trzy odrzutowce dalekiego zasięgu typu Il-62. Rozważa się także możliwość zakupu dużych samolotów odrzutowych średniego zasięgu typu Tu-154. Zaawansowane rozmowy z rządami i władzami lotniczymi zainteresowanych krajów stwarzają realne warunki dla znacznie szybszego niż dotychczas rozwoju zagranicznej komunikacji lotniczej. Ruch krajowy oparty będzie w tym pięcioleciu o dotychczasową sieć lotnisk, ale wzrośnie zdolność przewozowa LOT-u (m. in. dzięki częściowemu skierowaniu na linie krajowe samolotów Il-18) i poprawią się warunki podróży.

Drugi kierunek – niezwykle ważny ze względu na wieloletnie zaniedbania – to systematyczna modernizacja i wyposażenie w nowoczesne urządzenia lotnisk krajowych. W miarę środków, jakie uda nam się wygospodarować, będziemy konsekwentnie unowocześniać jedno lotnisko po drugim, aż do pełnego wyposażenia, aby loty mogły odbywać się w każdych warunkach.

Trzecim wreszcie kierunkiem działania będą sprawy wewnętrzne lotnictwa cywilnego, do których w pierwszym rzędzie zaliczyć musimy organizację pracy i poprawę warunków socjalno-bytowych załóg naszych przedsiębiorstw lotniczych.

W krótkiej rozmowie nie sposób wyczerpać całej bogatej problematyki lotnictwa cywilnego. Była ona zresztą w dyskusji przedzjazdowej przedmiotem owocnej i twórczej dyskusji, analiz i konkretnych postulatów wśród licznej kadry pracowników lotnictwa cywilnego. Sprawy te podjęte zostaną na Zjeździe w jednej z komisji problemowych, właśnie przez delegatów lotnictwa. Jednym z nich będzie minister Komunikacji – mgr Mieczysław Zajfryd.

(kon)

TRADYCJE I PERSPEKTYWY



DELEGATEM, który na VI Zjeździe PZPR będzie jednym z reprezentantów Lotnictwa Polskiego i jego ludzi, jest Dowódca Wojsk Lotniczych generał dywizji pilot **JAN RACZKOWSKI.** Już po raz czwarty wybrany został delegatem na Zjazd. Mandat na to najwyższe forum partyjne uzyskał obecnie na Konferencji Wojewódzkiej PZPR w Poznaniu.

Urodzony 22 sierpnia 1922 roku w okolicy Nowogródka, wychowany w patriotycznej rodzinie, całe swoje dojrzałe życie poświęcił służbie wojskowej, pracy nad rozwojem i umacnianiem Lotnictwa Polskiego.

W latach drugiej wojny światowej bierze aktywny udział w walce z hitlerowskim najeźdźcą o wyzwolenie Polski, najpierw w oddziałach partyzanckich na Białorusi, a następnie od 1944 roku w szeregach ludowego Wojska Polskiego; podczas działań wojennych dwukrotnie ranny. Odznaczony Krzyżem Partyzanckim i bojowymi odznaczeniami: Krzyżem Virtuti Militari i Krzyżem Walecznych, radzieckimi Orderami Lenina i Wojny Ojczyźnianej I i II stopnia, jak również innymi odznaczeniami polskimi i radzieckimi. Za zasługi w rozwoju lotnictwa wyróżniony dwukrotnie Orderem Sztandaru Pracy I klasy.

Skierowany do lotnictwa, wraz z nabywaniem lotniczej wiedzy i doświadczenia awansuje, przechodząc kolejno szczeble lotniczo-wojskowej kariery od pilota, przez dowódcę klucza, eskadry, pułku i wyżej, by w 34 roku życia uzyskać generalskie szlify i nominację na stanowisko Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego. Ukończył wyższe studia wojskowe: Akademię Sztabu Generalnego oraz kurs w lotniczej Akademii Wojskowej w Związku Radzieckim. Zajmuje kolejno szereg poważnych, kierowniczych stanowisk w lotnictwie wojskowym – Głównego Inspektora Lotnictwa i Dowódcy Wojsk Lotniczych. Nadal po dzień dzisiejszy pozostaje czynnym pilotem wojskowym, latając na współczesnych typach samolotów bojowych.

Rozliczne obowiązki służbowe i dowódcze potrafi pogodzić z aktywną działalnością polityczną i społeczną. Walory dowódcy, wychowawcy i działacza partyjnego przejawia w codziennej pracy. Osobiście angażuje się we wszystkie sprawy dotyczące lotnictwa i jego ludzi. To wszystko pozwoliło mu zyskać duży autorytet wśród społeczeństwa, a szczególnie w lotniczym środowisku wojskowym i cywilnym. Wyrazem tego zaufania jest wybieranie go delegatem na kolejne Zjazdy Partii poczynając od III Zjazdu. Zarówno na IV jak i na V Zjeździe Partii wybrany zostaje Zastępcą Członka KC PZPR. Podczas ostatnich wyborów do Sejmu PRL społeczeństwo Ostrowca Wielkopolskiego i okolic wybrało go posłem na Sejm.

Wielki przyjaciel młodzieży, zwłaszcza tej, która swe zdolności i siły pragnie poświęcić sprawie lotnictwa. Gorący popularyzator chlubnych tradycji lotnictwa polskiego jako poważnego czynnika w patriotycznym wychowaniu młodego pokolenia, które naturalną koleją rzeczy przejmie odpowiedzialność za kontynuację lotniczych tradycji i lotniczą przyszłość Polski.

Powiązany wielostronnie z lotnictwem i jego złożonymi problemami, nie szczędzi wysiłków w ich rozwiązywaniu. Dotyczy to zarówno spraw organizacyjnych, technicznych, jak codziennych spraw i potrzeb ludzi, nie tylko lotnictwa wojskowego lecz także cywilnego. Żywo interesuje się wszystkimi dziedzinami lotnictwa sportowego i sportów lotniczych, spiesząc z pomocą Aeroklubowi PRL i wszędzie tam, gdzie istnieje potrzeba i możliwości. Właśnie problemy lotnictwa, warunki i perspektywy rozwoju stanowiły główną treść jego wystąpienia na VIII Plenum KC PZPR oraz pracy w Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności. Tym samym problemom dalszego rozwoju lotnictwa w nowych warunkach, gdy decyzjami partii i rządu otworzone zostało przed lotnictwem w ogóle, a przemysłem lotniczym w szczególności, „zielone światło" – zamierza poświęcić swe wystąpienie na VI Zjeździe Partii i w całym dalszym swym działaniu.

(ZB)

NA VI ZJAZD PZPR

W STAŁEJ GOTOWOŚCI



WŚRÓD delegatów na VI Zjazd partii, wybranych podczas Konferencji Partyjnej Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, jest dowódca tych wojsk — gen. dyw. pil. **ROMAN PASZKOWSKI.**

Obdarzony mandatem społecznego zaufania generał posiada długoletni staż partyjny i bogaty dorobek w działalności społeczno-politycznej zapoczątkowanej jeszcze w szeregach Polskiej Partii Robotniczej, do której wstąpił w pierwszych dniach władzy ludowej po powrocie do kraju z niemieckiej niewoli.

Mimo dużego obciążenia pracą służbową i licznych obowiązków wynikających z tytułu pełnionego stanowiska dowódcy, osobiście inspiruje główne kierunki partyjnego działania, zmierzającego do dalszego umacniania gotowości bojowej jednostek, umacniania szeregów partyjnych oraz kształtowania zaangażowanych i patriotycznych postaw kadry i żołnierzy służby zasadniczej, pełniących służbę na straży powietrznych granic ludowej Ojczyzny. Przez wiele lat był członkiem Komitetu Partyjnego Wojsk OPK, należał do grona tych towarzyszy, którzy reprezentowali te wojska na V Zjeździe PZPR.

Mundur wojskowy założył po raz pierwszy jeszcze przed drugą wojną światową. Urodzony 19 lipca 1914 roku we wsi Gułów w rodzinie podlaskiego chłopa, drogą uporczywej pracy i kosztem wielu osobistych wyrzeczeń doszedł do stopnia podporucznika. Niebawem przyszedł pamiętny wrzesień 1939 roku, a wraz z nim bohaterska walka narodu polskiego z przeważającymi siłami Niemiec hitlerowskich.

Wśród tych, którzy znaleźli się na pierwszej linii, aby podjąć nierówną walkę z wrogiem, znalazł się również ppor. Roman Paszkowski. Dowodził kompanią podczas zaciętych walk z Niemcami o Wzgórza Komorowskie w okolicach Bydgoszczy, był także uczestnikiem historycznej bitwy nad Bzurą, w czasie której żołnierze jego kompanii wyróżnili się brawurowym atakiem na czołgi niemieckie. Ciężko ranny odłamkiem pocisku artyleryjskiego pozostał na placu boju i dostał się do niewoli, kończąc swój udział w kampanii wrześniowej. Po krótkim pobycie w szpitalu w Żychlinie zostaje wywieziony w głąb Niemiec. Przebywał najpierw w obozowym szpitalu dla jeńców, a później został osadzony w Oflagu II C w Woldenbergu, gdzie przebywał do końca II wojny światowej.

Zbliża się koniec wojny, a wraz z nim nadzieja powrotu do kraju. Po wyzwoleniu obozu przez armię brytyjską były jeniec rozpoczyna na własną rękę starania o powrót do kraju, by oddać swe usługi dźwigającej się ze zgliszcz wojennych odrodzonej Ojczyźnie. W lipcu 1945 roku przywdział powtórnie mundur wojskowy, meldując się ochotniczo w szeregach Ludowego Wojska Polskiego. Za udział w walkach z najeźdźcą niemieckim został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy.

Po ukończeniu wyższych studiów wojskowych pełnił w Ludowym Wojsku Polskim szereg odpowiedzialnych stanowisk dowódczych, przejawiając wiele troski o usprawnienie procesu szkolenia i wychowania podległych mu żołnierzy. W międzyczasie podejmuje również studia w Szkole Głównej Służby Zagranicznej, którą ukończył w 1950 roku. W Wojskach Obrony Powietrznej Kraju przechodził na coraz wyższe szczeble dowodzenia, do stanowiska dowódcy włącznie, na które został mianowany w 1967 roku.

Sylwetka generała jest dobrze znana pilotom i działaczom aeroklubów regionalnych, a szczególnie członkom Aeroklubu Warszawskiego, gdzie przez wiele lat piastował zaszczytne stanowisko prezesa, przyczyniając się w dużym stopniu do rozwoju pięknego sportu lotniczego i szkolenia młodego narybku. „Honorowy prezes" — bo takim tytułem obdarzono go w dowód uznania za wieloletnią działalność społeczną w Aeroklubie Warszawskim i naczelnych władzach APRL, po dzień dzisiejszy utrzymuje stałe kontakty z lotnictwem sportowym.

Władza ludowa wysoko oceniła wkład generała Paszkowskiego w umacnianie obronności kraju. Mundur generała zdobi szereg odznaczeń państwowych, a wśród nich Order Sztandaru Pracy II klasy i Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski.

Troska o dalszy rozwój Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, o jak najbardziej racjonalne wykorzystanie posiadanego przez nie drogocennego sprzętu bojowego i techniki wojskowej, o polepszenie warunków pracy i służby kadry i żołnierzy służby zasadniczej jednostek pełniących ciągły dyżur na straży twórczej pracy budującego socjalizm narodu polskiego — towarzyszy codziennej działalności służbowej i partyjnej generała.

(SJ)



Odrzutowy samolot komunikacyjny Tu-134 Polskich Linii Lotniczych LOT.

NA PODNIEBNYCH SZLAKACH



21 lat nieprzerwanej i nienagannej pracy w Polskich Liniach Lotniczych LOT, 14,5 tysiąca wylatanych godzin i 6 milionów przelecianych kilometrów w służbie polskiej komunikacji lotniczej oraz ponad 20-letnia, aktywna działalność partyjna — to wizytówka 44-letniego kapitana pilota MIECZYSŁAWA DAUKSZY, delegata na VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Zaczął latać w 1948 r. W maju 1950 r. rozpoczął pracę w PLL LOT. Początkowo latał jako II pilot na samolotach Li-2. W 1952 r. został kapitanem pilotem. Z kolei latał na samolotach Il-12, Il-14 i Convair-240. W 1960 r. został od razu kapitanem na samolotach turbośmigłowych Il-18, na których lata do chwili obecnej. W grudniu 1971 r., wraz z pierwszą grupą pilotów, rozpoczyna w Związku Radzieckim przeszkolenie kapitańskie na nowo zakupionych przez PLL LOT, transkontynentalnych samolotach Il-62.

Jest członkiem partii od 1948 r. Przez cały czas pracy w LOCIE aktywnie działa społecznie. Niemal bez przerwy pełni funkcje partyjne. Jest członkiem egzekutywy POP PZPR personelu latającego, będąc w latach 1968—1970 I sekretarzem tej komórki partyjnej. Obecnie jest członkiem Komitetu Zakładowego PZPR. Delegat na zakładową, dzielnicową i warszawską konferencję partyjną, na tej ostatniej wybrany został jako jedyny przedstawiciel PLL LOT delegatem na VI Zjazd PZPR.

Żonaty, ma dwoje dzieci, 17-letniego syna i 13-letnią córkę. Za pracę zawodową i działalność społeczną odznaczony jest Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrnym Krzyżem Zasługi i Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju".

— Wybranie mnie delegatem na VI Zjazd partii jest dla mnie wielką niespodzianką i niezwykle zaszczytnym wyróżnieniem — mówił M. Dauksza.

Jako przedstawiciel LOT-u i jeden z przedstawicieli transportu lotniczego w Polsce, pragnę podkreślić przede wszystkim optymizm, z jakim po dyskusji nad Wytycznymi idziemy na VI Zjazd partii. Wytyczne KC PZPR po raz pierwszy od wielu lat nakreśliły konkretny program nadrobienia opóźnień i perspektywy rozwoju polskiego transportu lotniczego. Dla załogi LOT-u, która od lat postulowała rozwój tej gałęzi transportu, stanowi to dużą satysfakcję.

Wiemy, że realizacja tych ambitnych ale i niełatwych zadań, wzbogaconych powszechną i twórczą dyskusją przedzjazdową, wymaga od całej załogi LOT-u rzetelnej postawy i autentycznego wysiłku. Jesteśmy gotowi do takiej pracy, tym bardziej że Wytyczne, nakreślając kompleksowo wszystkie istotne sprawy dla naszego kraju, pierwszorzędną wagę przywiązują do poprawy warunków życia ludzi pracy.

Nie sposób zajmować się tu sprawami szczegółowymi, niemniej podkreślić należy, że są one bardzo istotne dla przedsiębiorstwa, załogi, pracownika. Tego rodzaju spraw jest wiele do załatwienia również w PLL LOT.

Jesteśmy przekonani — mówi na zakończenie kpt. pil. Mieczysław Dauksza — że VI Zjazd naszej partii nic nie uroni z wniosków zawartych w Wytycznych oraz postawionych w dyskusji przedzjazdowej i na samym Zjeździe; dla naszego narodu uchwały VI Zjazdu PZPR staną się natomiast najkrótszą drogą do dobrobytu.

HEK

Zdjęcia: CAF, WAF, M. Kobrzyński

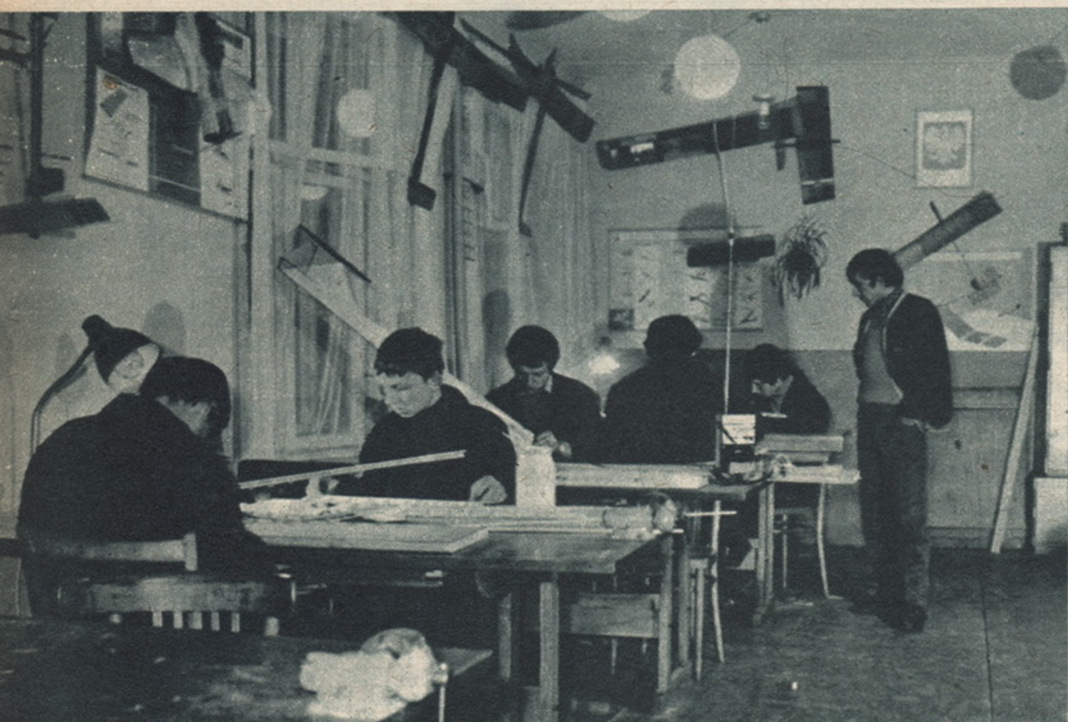




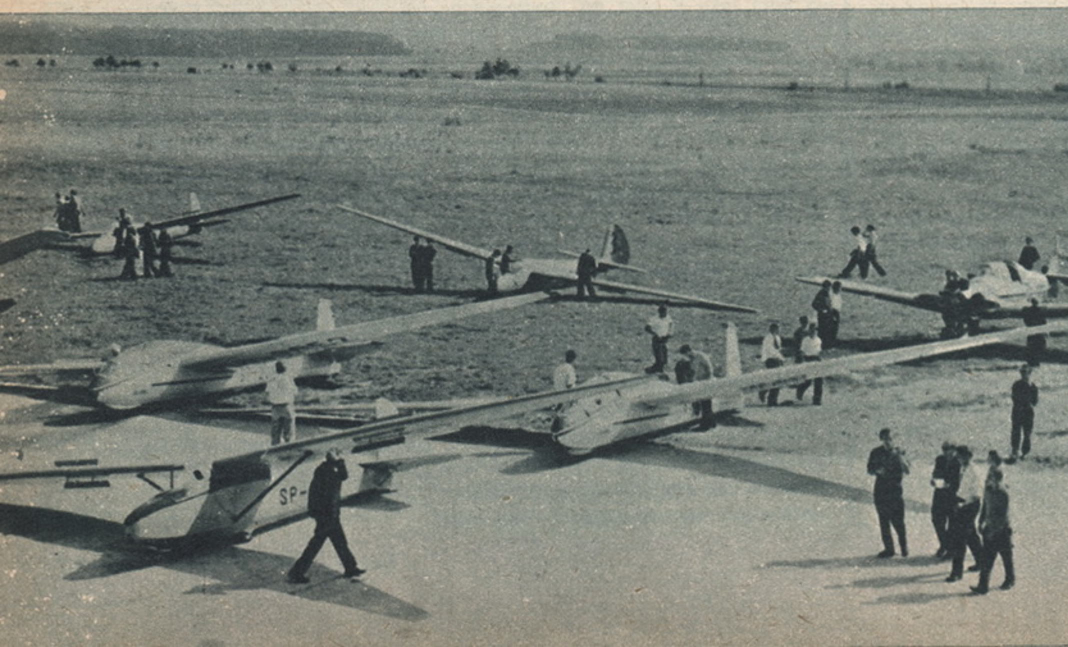
Na zdjęciach: z lewej — zabudowania portu lotniczego Aeroklubu Miedziowego, z wieżą kontroli ruchu; z prawej — prezes AZM dr inż. Tadeusz Zastawnik i prezes APRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło; niżej — fragment okręgowych zawodów szybowcowych w Lubinie, w br.



AEROKLUB MIEDZIOWEGO ZAGŁĘBIA



Instruktor Jurczeniak i jego modelarze w aeroklubowym ośrodku modelarstwa lotniczego. Niżej: Na lotnisku aeroklubu, przed rozpoczęciem lotów.



Lubin na Dolnym Śląsku, słynący z miedzi, od niedawna figuruje na mapie lotniczej Polski. Parę lat temu miasto liczyło zaledwie 3 tysiące stałych mieszkańców, dziś ma ich już 35 tysięcy, a w latach 90-tych dojdzie — jak przewidują prognozy — do ponad 100 tysięcy. Encyklopedie wzmiankują, że prawa miejskie otrzymał Lubin przed 1319 r. Miał wówczas charakter rzemieślniczo-handlowy i był ośrodkiem rozwiniętego sukiennictwa i płóciennictwa. Podczas II wojny światowej został silnie zniszczony. W 1945 r. powrócił do Polski.

Dziś — Lubin jest ośrodkiem dyspozycyjnym Lubińsko-Głogowskiego Zagłębia Miedziowego i dominuje w nim Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi. Bogate złoża rud miedzi wpłynęły decydująco na krajobraz wielkoprzemysłowy okolicy i samego miasta, które w ostatnich latach rozwinęło się niezwykle szybko. Sponad pięciowiekowej tradycji pozostało niewiele — zaledwie parę zabytków. Praktycznie jest to zupełnie nowe i młode miasto, o niezwykłej urodzie, którego kształt i nowoczesny charakter wykuwają w codziennym trudzie górnicy Zagłębia Miedziowego.

Młody Lubin ma dużo uczącej się i pracującej młodzieży. A tam gdzie młodzież — jest sport i jego entuzjaści. Znaleźli się w lubińskim Kombinacie również wielcy entuzjaści sportu lotniczego. Patronuje im sam dyrektor naczelny Kombinatu — dr inż. Tadeusz Zastawnik, pod którego energicznym kierownictwem przystąpiono 5 lat temu do organizacji ośrodka sportu lotniczego w Lubinie. Wysiłki zostały uwieńczone powodzeniem. 21 stycznia 1968 r. powstał tam oficjalnie klub lotniczy — Aeroklub Zagłębia Miedziowego.

Niezwyczajny to klub. Ma przede wszystkim charakter aeroklubu robotniczego — przyzakładowego: 90 procent jego członków stanowią pracownicy Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi i uczniowie szkół górniczych. Zarząd Główny APRL dał tylko 3 etaty i trochę sprzętu. Resztę — wygospodarowują sobie sami; głównie dzięki środkom finansowym Kombinatu i własną pracą społeczną. Duże zaangażowanie i nie spotykany entuzjazm całego Zarządu z prezesem dr. inż. T. Zastawnikiem na czele, w skład którego wchodzą m. in. przedstawiciele Miejskiej Rady Narodowej Lubina i poszczególnych zakładów podległych Kombinatowi, wydały już owoce. O aeroklubie coraz głośniej w Polsce — z każdym rokiem szkoli więcej młodzieży i ma coraz lepsze wyniki sportowe.

Weźmy chociażby tylko ten rok. Na ten temat rozmawiamy z szefem wyszkolenia Aeroklubu Zagłębia Miedziowego, znanym w kraju instruktorem pilotem — Stanisławem Sójką.

Lubin — to dziś nowe, piękne miasto.

Zdjęcia: A. Jankowski (4), B. Kasprzycki (2)

— Klub nasz — mówi on — liczy aktualnie 120 członków. Najliczniejsze są sekcje: szybowcowa i spadochronowa; w tym roku powstały dwie nowe sekcje: samolotowa i modelarska. Ten rok 1971 uważamy za wyjątkowo udany. Na szybowcach wylataliśmy 1 100 godzin, a na samolotach 390 godzin. Spadochroniarze wykonali 1 330 skoków, w tym 60 skoków na wodę i 55 nocnych; do tego dodać trzeba 500 skoków wykonanych w lecie na specjalnym obozie harcerskim, zorganizowanym przy wydatnej pomocy Chorągwi Wrocławskiej ZHP i Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi. Nasi szybownicy zdobyli w tym roku 4 srebrne odznaki i — po raz pierwszy w historii klubu — 3 odznaki diamentowe. Tego lata wyszkoliliśmy podstawowo 12 pilotów szybowcowych, 18 skoczków spadochronowych i 5 pilotów samolotowych. Wydaje mi się, że nowo powstała u nas sekcja modelarska jest jedną z silniejszych w kraju. 7 naszych modelarzy startowało w tegorocznych mistrzostwach Polski. Chciałbym przy tym podkreślić, że nasi modelarze mają własny piękny ośrodek, położony w samym centrum Lubina. Jego budowa i wyposażenie kosztowało ponad pół miliona złotych.

Ładny w tym roku macie bilans, ale sezon już się skończył.

— Wcale nie zamierzamy sezonu zamykać — twierdzi instr. Sójka — chcemy latać cały rok, na ile się tylko da. Planujemy m. in. loty nocne. W okresie tegorocznych ferii świątecznych, które są — jak wiadomo — dłuższe niż zazwyczaj, chcemy zorganizować dla naszej młodzieży klubowy zimowy (chyba pierwszy w Polsce?) obóz kondycyjno-treningowy.

— Jak radzicie sobie ze sprzętem?

— Zupełnie dobrze. Mamy siedem szybowców: trzy „Muchy-100" i po jednym egzemplarzu „Muchy-Standard", „Foki-24C", „Pirata" i „Bociana" oraz cztery samoloty typu: „Wilga-35C", „Gawron", CSS-13 i Jak-18. Ale ostatnio nasz aeroklub kupił sobie trzy szybowce „Pirat", dwie „Foki-5", jednego „Bociana 1E" i jedną „Cobrę-15". Zamówiliśmy ponadto 20 spadochronów SW-4 i 10 sztuk typu SZ-60. Kupujemy dla spadochroniarzy 30 par butów i 30 kasków oraz inny sprzęt, niezbędny dla dalszej działalności i rozwoju aeroklubu.

Ma więc ten młody Aeroklub Zagłębia Miedziowego wyjątkowo korzystne warunki rozwoju i dobre perspektywy na przyszłość. Pod patronatem Kombinatu sam sobie kupuje sprzęt i sam buduje i rozbudowuje lotnisko. Właśnie obecnie kończy się na nim budowa budynku administracyjnego z wieżą kontroli ruchu. Będzie on, jak twierdzą lubińscy lotnicy, chyba najładniejszy w kraju. Do końca tego roku ma być oddany również do użytku nowy, duży hangar, który rozwiąże wreszcie klubowi kłopoty z hangarowaniem sprzętu. Będzie też warsztat z odpowiednim wyposażeniem, umożliwiający własne remonty sprzętu. Buduje się także nowoczesną benzynownię. Wszystko to własnymi siłami, w czynie społecznym — w atmosferze rzetelnego zaangażowania, przy żarliwym entuzjaźmie dla pełnego rozwoju pięknego sportu lotniczego w Zagłębiu Miedziowym.

— Nasze lotnisko klubowe — uzupełnia instr. Sójka — wchodzi w skład zespołu rekreacyjno-wypoczynkowego, na który składa się dotychczas zalew z plażami (możemy w niedzielę robić skoki na wodę). Niedaleko jest basen kąpielowy, drugi — wybudowany zostanie w przyszłym roku. Las przy lotnisku będzie w przyszłości parkiem wypoczynku.

Nad rozwojem swojego górniczego aeroklubu, przy zagospodarowaniu jego nowo powstających obiektów, pracują rzetelnie wszyscy członkowie klubu. Jest to wielki społeczny kapitał. Trudno wymienić tu wszystkich. Wspomnijmy jednak o pilotach dyspozycyjnych Kombinatu: Stanisławie Porębskim i Pawle Piłacie oraz Eligiuszu Wawrzyniaku, Tadeuszu Snochowskim i Zygmuncie Wróblewskim, którzy jako instruktorzy społeczni klubu szkolą i wychowują dalsze nowe zastępy młodych lotników Zagłębia Miedziowego.

Ma ten młody górniczy aeroklub swoje dalsze ambitne plany. Życzymy mu ich pełnej realizacji. Do życzeń dołączamy dziś — w Dniu Górniczego Święta — wiele serdeczności.

J. R. K.



ZYGMUNT WRÓBLEWSKI

Urodził się 15 stycznia 1932 r. Technikum Górnictwa Rud w Częstochowie ukończył w 1952 r. Następnie studiuje na Wydziale Górniczym Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie (1952–1957). Po studiach, z tytułem mgr. inż., rozpoczyna pracę przy eksploatacji złóż węgla w kopalni „Komuna Paryska" w Jaworznie. Od 1963 r. prowadzi roboty podziemne na stanowisku kierownika robót górniczych w kopalni „Turów" w Turoszowie. Od 1967 r. do chwili obecnej pracuje w Kombinacie Górniczo-Hutniczym Miedzi w Lubinie, na stanowisku kierownika robót górniczych w Zakładach Górniczych „Polkowice" — szyb wschodni.

Mimo ciężkiej i odpowiedzialnej pracy, zawsze znajduje czas na latanie i pracę społeczną we władzach AZM, pełniąc funkcję przewodniczącego Komisji Rewizyjnej aeroklubu. Latanie rozpoczął w 1948 roku w Lęborku u instr. Pawła Mokwy. Od 1967 roku lata w Aeroklubie Zagłębia Miedziowego, w którym zdobył uprawnienia instruktora szybowcowego. Podnosi swe kwalifikacje lotnicze, szkoli młodzież, pracuje przy sprzęcie. Daje dobry przykład młodzieży. (S. S.)



ELIGIUSZ WAWRZYNIAK

Urodził się 28 listopada 1935 r. Szkołę średnią ukończył w 1953 r. w Poznaniu. Tego roku rozpoczyna studia wyższe na Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, które kończy w 1958 r., specjalizując się w zakresie geologii złóż kopalin stałych.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1953 r. w Lesznie. Po ukończeniu studiów pracował w ZPR-1, a następnie w kopalni rudy żelaza „Wolność" w Kowarach. W roku 1962 zdobył uprawnienia instruktora szybowcowego i rozpoczął pracę w Kombinacie Górniczo-Hutniczym Miedzi w Lubinie. Obecnie pracuje w Zakładach Górniczych „Polkowice" na stanowisku głównego geologa.

Mając odpowiedzialne stanowisko, znajduje czas na latanie. Ciągle doskonali swe kwalifikacje pilotażowe. Szczególnie rok bieżący zalicza do udanych. Na krajowych zawodach szybowcowych w Lesznie kwalifikuje się do startu w mistrzostwach Polski, a następnie — wraz z pil. mgr. inż. Pawłem Barteczką — wykonują pierwsze w AZM przeloty 500-kilometrowe. Wiele czasu poświęca również na szkolenie młodzieży i pracę w zarządzie aeroklubu, którego jest członkiem od początku jego powstania. (S. S.)

W AEROKLUBACH TON NADAJĄ ORGANIZACJE PARTYJNE I MŁODZIEŻ

WYJĄTKOWO aktywny okres w życiu naszego narodu zaznaczył się również wyraźnym ożywieniem działalności aeroklubów regionalnych. Wprawdzie późna jesień i zima to pora niezbyt sprzyjająca praktycznej nauce pilotażu, szkoleniu lotniczemu — słowem typowej produkcji aeroklubów, tym niemniej na lotniskach sportowych daleko jest do przysłowiowego zimowego snu. Potwierdzenie tego faktu uzyskaliśmy dzięki telefonicznemu rekonesansowi, który przeprowadziliśmy w szeregu jednostek terenowych Aeroklubu PRL.

Na pierwsze miejsce wysuwa się realizacja czynów społecznych. Wartość ich w poszczególnych aeroklubach sięga zazwyczaj kilkudziesięciu tysięcy złotych, przy czym są to prace przeznaczone na rzecz klubu, bądź na rzecz miasta. I tak, na przykład, w Bydgoszczy oprócz ochotniczego zagospodarowania terenu lotniska piloci wyrazili chęć pracy przy przeładunku zboża, aby zarobione w ten sposób pieniądze wzbogaciły kasę klubu. Dla odmiany we Wrocławiu członkowie aeroklubu włączyli się do powszechnej akcji „upiększamy nasze miasto" i porządkowali tereny wokół lotniska, sąsiadujące ulice itp. Lotnisko szczecińskie dzięki pracy społecznej będzie miało nowe oznakowanie pola wzlotów, a Łódź — odnowione hangary.

Wszelkie czyny społeczne realizowane w aeroklubach, według zgodnej opinii, mają charakter spontaniczny, dobrowolny. Biorą w nich udział członkowie wszystkich sekcji, młodzież i doświadczeni piloci, jak też pracownicy etatowi. Pisząc o tym z zadowoleniem, trudno oprzeć się refleksji, że byłoby dobrze zachować ten nastrój, ten klimat społecznej, zaangażowanej roboty na najbliższy sezon lotny. Aby sprawniej organizowane loty pozwoliły pilotom treningowym na zaoszczędzenie tak teraz cennego czasu, aby zwiększona ekonomiczność latania umożliwiła uprawianie lotniczych sportów większej liczbie młodych ludzi...

Bo właśnie w aeroklubach powoli jeszcze, ale już wyraźnie młodzi piloci dochodzą do głosu, zaczynają czuć się pełnoprawnymi gospodarzami. Najlepszy tego wyraz znaleźliśmy w Bydgoszczy, gdzie koło Związku Młodzieży Socjalistycznej przy aeroklubie (liczące około 50 osób!) po szczegółowym przeanalizowaniu własnych możliwości postanowiło nie tylko podjąć się opieki nad kołami lotniczymi, ale również całkowicie przejąć akcję werbunkową na szkolenie lotnicze. To pierwszy poważny sygnał, że w zarządach aeroklubów regionalnych więcej należy znaleźć miejsca dla przedstawicieli młodego pokolenia.

W okresie przedzjazdowym we wszystkich aeroklubach odbyły się zebrania organizacji partyjnych. Obok powszechnie dyskutowanych tematów wiele miejsca w wypowiedziach, wnioskach poświęcono sprawom latania i środowiska lotniczego. Na czołowe miejsce wysuwa się postulat zorganizowania *krajowej narady aktywu partyjnego lotnictwa sportowego.*

Jak wynika z głosów, które dość szeroko rozlegały się na partyjnych zebraniach w aeroklubach regionalnych, do tematów takiej narady, obok nazwijmy to centralnych zagadnień, powinny należeć sprawy:

- organizacji pracy w aeroklubach,
- warunków socjalno-bytowych pracowników aeroklubów,
- zaliczania wysługi lat wszystkim pracownikom lotnictwa,
- sposobów zwiększania dochodów własnych aeroklubów,
- zacieśniania kontaktów z organizacjami młodzieżowymi, zakładami pracy itp.,
- roli organizacji partyjnej w aeroklubie regionalnym,
- pracy wychowawczej z młodzieżą,
- remontów sprzętu w aeroklubach,
- rozszerzenia lotniczych usług w poszczególnych regionach (np. lotnictwa sanitarnego i komunikacji lotniczej w Łodzi),
- planów i perspektyw rozwojowych lotnictwa sportowego.

Przedstawiliśmy tylko niektóre problemy, które powinny znaleźć się na porządku obrad krajowej narady aktywu partyjnego lotnictwa sportowego. Nie jest bowiem tajemnicą, że na dziś i na jutro wiele mamy kłopotów w udoskonalaniu naszej działalności w lotnictwie sportowym. Głos ludzi z terenu, głos aktywu partyjnego, będzie tu niezwykle cenny i pomocny.

(pom)



Na sali obrad podczas przedzjazdowej zakładowej konferencji partyjnej w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Na pierwszym planie od lewej: Tadeusz Morawski, Jan Kopeć, Jerzy Gryszewski, Zdzisław Jarominiak i Tadeusz Nowakowski. Zdjęcie: Marian Kobrzyński

TRWAŁYM DOROBKIEM — REZULTATY PRACY

VI Zjazd PZPR m. in. podsumuje ogólnonarodową dyskusję przedzjazdową. W Polskich Liniach Lotniczych LOT, tak jak w całym kraju, dyskusja ta zaczęła się wśród wszystkich pracowników przedsiębiorstwa. Każdy partyjny i bezpartyjny miał prawo głosu i mógł składać wnioski. Podsumowaniem tego etapu była lotowska konferencja partyjna, z której wnioski, już w coraz bardziej skonkretyzowanej formie, dyskutowane były z udziałem delegatów LOT-u na konferencjach dzielnicowej i warszawskiej. Najbardziej żywotne sprawy transportu lotniczego staną również na VI Zjeździe partii, a wśród delegatów na Zjazd nie zabraknie przedstawiciela PLL LOT, którym jest kpt. pil. Mieczysław Dauksza.

I chociaż jesteśmy w przededniu Zjazdu, powróćmy do niektórych spraw poruszonych podczas zakładowej, partyjnej konferencji przedzjazdowej w PLL LOT. Oprócz przedstawicieli zwierzchnich władz partyjnych i administracyjnych w konferencji brało udział 71 delegatów wybranych przez członków partii lotowskiej organizacji. Wśród nich było 12 robotników, 11 inżynierów i 48 pracowników umysłowych, w tym 19 osób personelu latającego. 16 delegatów posiadało wykształcenie wyższe, 43 średnie, 3 niepełne średnie i 9 podstawowe.

W trosce o dobro współtowarzyszy pracy, przedsiębiorstwa i komunikacji lotniczej reprezentanci lotowskiej załogi nie szczędzili słów krytycznych pod adresem zjawisk i ludzi, stojących na przeszkodzie do postępu i osiągnięć na miarę ambicji całej załogi.

Nieprzypadkowo chyba wiele uwagi poświęcono pracownikom przedsiębiorstwa. Od ludzi, ich pracy i postawy, uzależnione są w olbrzymiej mierze wyniki PLL LOT. Nie brak tu przypadków, świadczących o niezwykłym wprost zaangażowaniu w sprawy swego zakładu pracy. Oto grupa mechaników, kiedy zaszła potrzeba, przez trzy doby, poza małymi przerwami na wypoczynek na miejscu w hangarze, pracowała przy samolotach. Dobrze znane w przedsiębiorstwie jest zobowiązanie mechaników, którzy wyremontowali dodatkowo samolot. Niestety, w tym przypadku samolot pomimo sprawności technicznej nie został wykorzystany do lotów. Ofiarna praca mechaników nie została wsparta działalnością innych służb i zamiast zysków materialnych — przyniosła straty moralne.

Organizacja pracy i zarządzania. W tej mierze w LOCIE jest bardzo wiele do zrobienia. Mimo licznych reorganizacji brak jest jeszcze ciągle jasności organizacyjnej. Tylko zbędna dokumentacja obowiązująca mechaników przynosi przedsiębiorstwu trzy miliony złotych strat rocznie. Zapewne nie mniejsze straty powoduje „wykorzystanie" młodych inżynierów w pracy za biurkiem. Niezbedne jest nadanie odpowiedzialnym pracownikom większych uprawnień i samodzielności — podkreślano na konferencji. Wiąże sie z tym m. in. podniesienie na wyższy poziom polityki kadrowej. Ludziom zdolnym i energicznym, z inicjatywą i kwalifikacjami, trzeba stworzyć odpowiednie warunki do pracy i perspektywy rozwoju. Opracować należy listę rezerwy kadrowej na stanowiska kierownicze, a przy ocenie kandydatów kierować sie, poza oceną fachową, postawą moralną i ideową.

Zdziwić może fakt, że wśród licznej kadry techniczno-inżynieryjnej PLL LOT tylko ok. 20 osób to inżynierowie lotniczy.

LOT współpracuje ze szkołami i uczelniami oraz sam szkoli młode kadry. Szuka jednak nowych możliwości w tym względzie, bowiem dopływ pełnowartościowych kadr, przede wszystkim technicznych, do pracy w LOCIE jest niezadowalający. W tej sytuacji rysuje się m. in. konieczność stworzenia własnego specjalistycznego ośrodka szkoleniowego na wysokim poziomie. Wydaje się, że praktyka i wiedza, jakie posiada wysoko kwalifikowany mechanik, mogłyby być honorowane po koniecznym uzupełnieniu świadectwem szkoły średniej.

Wiele uwagi poświęcono zarobkom, warunkom pracy i sprawom socjalno-bytowym pracowników. Wprawdzie około 40 procent pracowników otrzymało w bieżącym roku podwyżki, lecz ich wysokość jest niewystarczająca. Załogom latającym, zgodnie z postulatami personelu, przewiduje się zwiększyć płace zasadnicze, zmniejszając stawkę za wylatane godziny.

Obowiązujący w LOCIE taryfikator płac w wielu przypadkach uniemożliwia jednak prowadzenie rozsądnej polityki płacowej, zgodnie z zasadą: za dobrą pracę — dobra płaca. W szeroko dyskutowanych propozycjach skrócenia czasu pracy czy obniżki wieku emerytalnego, załoga LOTU opowiedziała się za 5-dniowym tygodniem pracy oraz elastycznością w odchodzeniu pracowników na emeryturę.

Konferencja zakładowa podniosła również pozostałe, nie mniej ważne dziedziny działalności LOTU, jak sprzęt, zabezpieczenie techniczne, eksploatacja, usługi (o których szeroko mówiono w poprzednim numerze „Skrzydlatej") i inne.

Ostre, krytyczne spojrzenie na sprawę i szukanie najlepszych dróg poprawy to ważne cechy lotowskiej przedzjazdowej konferencji partyjnej. Ludzie komunikacji lotniczej, szukając coraz to lepszych rozwiązań, nie zapominają o codziennej, solidnej pracy.

Mówią o tym osiągnięcia PLL LOT za okres trzech kwartałów bieżącego roku. Praca przewozowa wykonana została w 116,7 proc. W czasie 8 miesięcy wpływy z działalności podstawowej wyniosły ok. 860 mln zł, tj. o ok. 1,5 proc. więcej niż planowano, przy 95 proc. planowanych kosztów tej działalności. Możliwe jest więc uzyskanie w bieżącym roku wpływów większych od zaplanowanych o 5 proc., przy zgodnym z planem poziomie kosztów, a więc zysk bilansowy powinien przekroczyć wielkość planowaną o ponad 19 proc.

Osiągnięcie takiego wyniku, przy wzroście wydajności pracy na jednego zatrudnionego o ponad 11 proc. w porównaniu z 1970 r., najlepiej świadczy o poważnym potraktowaniu przez załogę LOTU zadań wynikających z VII i VIII Plenum KC PZPR. LOT podjął zobowiązanie zwiększenia planowanego zysku o 35 mln zł drogą wzrostu opłacalnych przewozów zagranicznych. Według przewidywań zobowiązanie to również zostanie wykonane. Na tejże partyjnej konferencji zakładowej, która odbyła się 22 października br., zakomunikowano, że załoga LOTU w dniu rozpoczęcia VI Zjazdu PZPR, 6 grudnia 1971 r., pragnie zameldować o wykonaniu planu rocznego.

„Ambicją i punktem honoru powinno być przyjście na Zjazd z wymiernym i trwałym dorobkiem. Dorobek ten — to wzbogacenie programu zarysowanego w Wytycznych i praktyczne rezultaty naszej pracy" — to dewiza lotowskiej organizacji partyjnej i całego przedsiębiorstwa, zawarta w referacie I sekretarza KZ PZPR, inż. Krzysztofa Mularuka.

Tegoroczne osiągnięcia i aktywność załogi LOT-u w dyskusji przedzjazdowej są potwierdzeniem tej dewizy i dobrym startem do wielkiego kroku polskiego transportu lotniczego.

(kh)

SPOJRZENIE W JUTRO

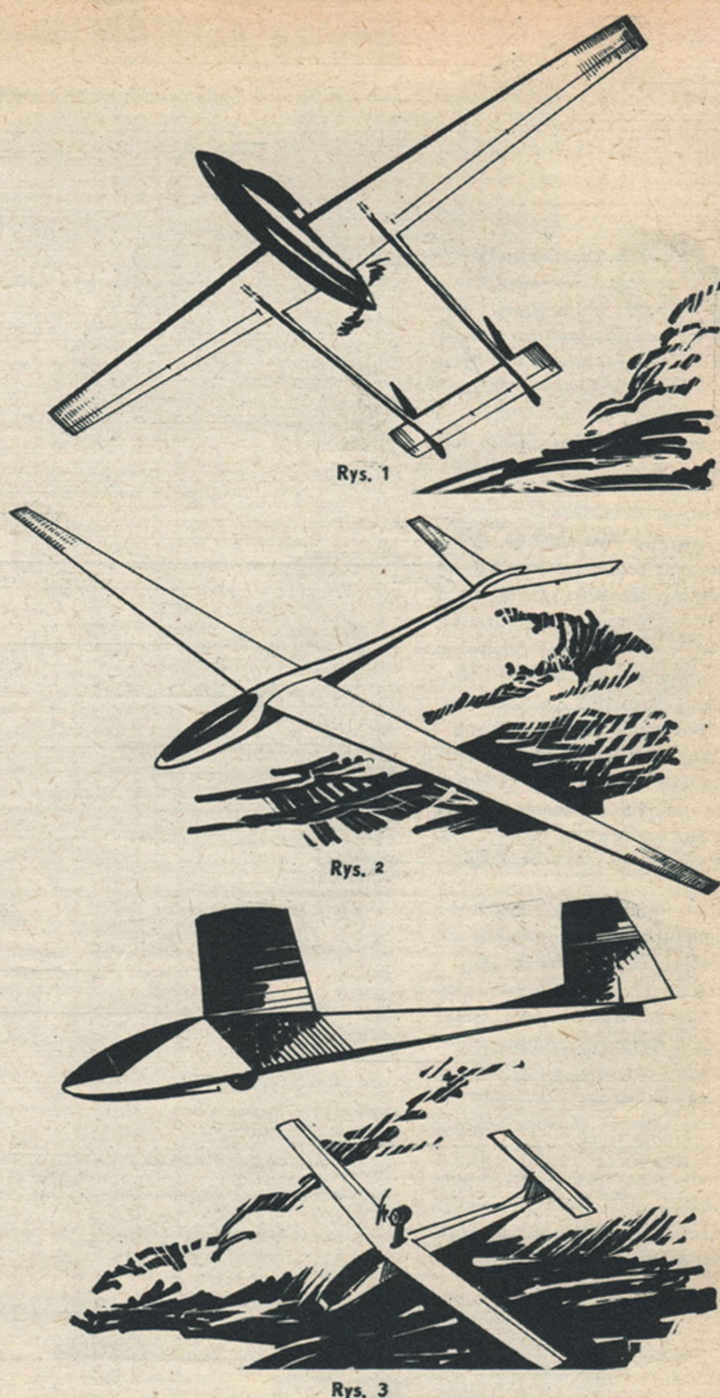
„COBRY", „Jantary" „Oriony" i... co dalej? Słusznie strzeżone tajemnice przemysłowe i handlowe nie pozwalają na oficjalne informacje o tym, co będą konstruktorzy projektować, o tym, co nasi znani producenci szybowcowi będą wytwarzać. Można jednak, będąc podbudowanym tak pięknym programem rozwoju kraju, pomarzyć o własnym sprzęcie, na którym będziemy latać w przyszłości. Oczywiście nasze marzenia nie muszą być koniecznie zrealizowane, nie wynikają z żadnych upoważnień i do niczego nie zobowiązują. A jeśli je publikujemy, to przede wszystkim dlatego, iż... po prostu bardzo nam się podobały. Popatrzcie zatem na te nasze marzenia wyrażone przez rysownika.

Po pierwsze marzymy o pięknym motoszybowcu **(rys. 1)**, któremu skrzydła zapewniałyby doskonałość rzędu 40. W kroplowej kabinie znajduje się pomieszczenie dla dwuosobowej załogi (oba miejsca wyposażone w komplet przyrządów), komora silnikowa i urządzenia do chowania podwozia. Kadłub złożony z dwóch belek (tak, jak miał niegdyś „Pegaz"). Silnik o mocy kilkudziesięciu koni mechanicznych daje się łatwo uruchomić w powietrzu, zbiorniki paliwa w skrzydłach zapewniają zasięg ponad 500 km. Śmigło automatycznie po wyłączeniu silnika ustawia się w chorągiewkę. A jak lata ten motoszybowiec! Pilotaż jest tak prosty, że ucznia można laszować po trzydziestu lotach z instruktorem. Prędkość krążenia w kominie nie przekracza 80 km/h, a opadanie wynosi około 0,8 m/s. Duża wytrzymałość laminatowych skrzydeł pozwala na wykonywanie lotów w chmurach i akrobacji podstawowej. Z ekonomicznego punktu widzenia najcenniejszą zaletą tej konstrukcji jest resurs do pierwszego remontu (płatowca i silnika) wynoszący 1 200 godzin... W dalszej wersji przewidujemy mały silnik turboodrzutowy.

Drugie nasze marzenie **(rys. 2)**, to szybowiec o doskonałości bliskiej 60. Na zewnątrz niewiele różni się od aktualnie latających superorchidei. Nasza konstrukcja ma jednak nadzwyczajne skrzydła, takie, które pozwalają krążyć z prędkością rzędu 50 km/h przy opadaniu około 0,45 m/s, a równocześnie w czasie przeskoku zapewniają lot z prędkością ponad 200 km/h, w czasie którego opadanie nie przekracza 2 m/s. Wyniki takie uzyskano dzięki specjalnemu, skomputeryzowanemu urządzeniu hydraulicznemu, które zmienia kształt skrzydła w zależności od stanu lotu, zapewnia powstawanie siły nośnej w każdej fazie lotu na całej powierzchni płata. Na tablicy przyrządów obok automatycznych przeliczników wskazujących średnie wznoszenia, uzyskaną dotychczas prędkość przelotową itp., cenną nowość stanowi elektronowy „uprzedzacz kominowy", który kilkanaście sekund wcześniej uprzedza szybownika, iż wleci on w komin.

Ostatnie nasze marzenie **(rys. 3)** jest niezwykle proste — jest to szybowiec klubowy, który nie tylko kosztuje kilkadziesiąt tysięcy złotych, ale również — z gotowych elementów — może być budowany w zupełnie prymitywnych warunkach nawet... w kołach lotniczych. Prosty w pilotażu, przeznaczony jest do taniego i masowego latania. Godzina lotu, po uwzględnieniu kosztów startu, nie powinna być ceniona powyżej trzystu złotych, a może i mniej... Konstrukcja z metalu i tworzyw sztucznych ma nieograniczony resurs i jest bardzo odporna na wpływy atmosferyczne. Istotną zaletą — przewidzianą fabrycznie — jest możliwość zabudowywania małego silnika na wysięgniku. Silnik ten (o krążącym tłoku) pozwala na samodzielny start i lot poziomy. Obok innych dodatnich cech na wyróżnienie zasługuje mocne podwozie, które umożliwia starty i lądowania ze zwykłych, przyfabrycznych łąk, bez przygotowywania specjalnego pola wzlotów.

(W—P)



Rys. 1

Rys. 2

Rys. 3

25-LECIE INSTYTUTU LOTNICTWA

W bieżącym roku mija 25 lat pracy Instytutu Lotnictwa w Polsce Ludowej oraz 50 lat od rozpoczęcia działalności Wojskowej Centrali Badań Lotniczych, z której wywodzi się Instytut utworzony w 1926 r. pod nazwą Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. Do zadań Instytutu należało opiniowanie i badanie samolotów, silników lotniczych, osprzętu, wyposażenia, materiałów lotniczych oraz paliw i smarów. Działania wojenne i działalność okupanta zniszczyły budynki i laboratoria Instytutu.

W 1946 r. reaktywowano Instytut Techniczny Lotnictwa i w tym samym roku przeprowadzono już badania pierwszego polskiego powojennego samolotu „Szpak".

Rozbudowa polskiego przemysłu lotniczego w latach 1952–53 postawiła przed Instytutem zadania związane z uruchamianiem licencyjnej produkcji samolotów odrzutowych LIM-1 i LIM-2 oraz silników do nich. Równocześnie Instytut uczestniczył w pracach nad rozwojem polskich szybowców. W 1951 r. powstał w Instytucie pierwszy polski śmigłowiec doświadczalny BŻ-1 „GIL".

Do najważniejszych prac Instytutu w okresie dwudziestopięciolecia należy zaliczyć:

1. Opracowanie koncepcji, warunków technicznych, przeprowadzenie prób aerodynamicznych i wytrzymałościowych oraz badań w locie samolotów szkolno-treningowych „JUNAK-3", TS-8 „BIES" i TS-11 „ISKRA", przy czym prototyp samolotu „BIES" został wykonany całkowicie w Instytucie. Samoloty powyższe zostały wdrożone do produkcji, stanowiąc następnie podstawowy sprzęt szkolno-treningowy.

2. Współudział z SZD-Bielsko w ustalaniu koncepcji i warunków technicznych oraz przeprowadzania kompletnych badań aerodynamicznych wytrzymałościowych oraz w locie, większości polskich szybowców. Na szybowcach polskich osiągnięto szereg rekordów międzynarodowych, co zapewniło im zagraniczne rynki zbytu.

3. Współudział w rozwiązywaniu trudnych problemów technicznych przy wdrażaniu do produkcji samolotów o napędzie tłokowym i odrzutowym, śmigłowców, silników lotniczych tłokowych i odrzutowych oraz agregatów i osprzętu lotniczego wg dokumentacji licencyjnej, a także i udział w próbach laboratoryjnych i w locie.

4. Przeprowadzenie badań i prób kontrolnych zespołów i aparatury rolniczej samolotów gospodarczych „GAWRON" i AN-2 oraz samolotu wielozadaniowego „WILGA".

5. Opracowanie, wykonanie, przebadanie i przekazanie do produkcji seryjnej pierwszego polskiego silnika odrzutowego SO-1, stanowiącego napęd samolotu szkolno-treningowego „ISKRA".

6. Opracowanie, wykonanie, przebadanie i przekazanie do produkcji licznych projektów przyrządów pokładowych dla samolotów i szybowców, takich jak prędkościomierze, zakrętomierze, platformy giroskopowe, spidobarografy itp.

7. Opracowanie, wykonanie, przebadanie i przekazanie do produkcji wielokanałowych systemów telemetrycznych, przeznaczonych do zdalnych pomiarów parametrów w różnych urządzeniach oraz aparatury do pomiarów mechanicznych wielkości dynamicznych, z których oprócz lotnictwa korzysta wiele innych gałęzi gospodarki narodowej.

8. Opracowanie technologii i urządzenia do produkcji wypełniacza komórkowego z folii metalowej, m. in. do produkcji łopat śmigłowców oraz urządzeń produkcyjnych do spawania bardzo cienkich blach ze stali stopowych i metali lekkich.

Dla instytucji nielotniczych wykonano następujące ważne prace:

1. Przeprowadzenie badań aerodynamicznych żurawi budowlanych, w wyniku których uzyskano poważne oszczędności deficytowych materiałów przy jednoczesnym podniesieniu odporności konstrukcji na obciążenia dynamiczne.

2. Opracowanie i rozpowszechnienie techniki pomiarów tensometrycznych, telemetrycznych i gazodynamicznych. Dorobek przekazano do przemysłu stoczniowego, motoryzacyjnego, budownictwa i innych.

3. Na zamówienie Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego skonstruowano, wykonano, przebadano i przekazano do produkcji seryjnej rakiety meteorologiczne „METEOR-1", „METEOR-2" i „METEOR-3".

Od 1966 r. Instytut pełni również obowiązki centralnego zaplecza naukowo-badawczego w dziedzinie silników wysokoprężnych. Wykonano też szereg prac organizacyjnych i technicznych umożliwiających praktyczne pełnienie tych obowiązków.

Instytut Lotnictwa dysponuje własną bazą produkcyjną w postaci Zakładu Produkcji Doświadczalnej, który wykonuje urządzenia prototypowe opracowane w zakładach i ośrodkach Instytutu opanowując szereg trudnych i nowych technologii.

Za wykonane prace Instytut otrzymał kilka nagród państwowych, Komitetu Nauki i Techniki Ministra Przemysłu Maszynowego i Ministra Obrony Narodowej. Uzyskanie wszystkich osiągnięć Instytutu jest wynikiem ogromnego wkładu wszystkich jego pracowników — co należy podkreślić w 25-lecie powojennej działalności Instytutu.

Instytut Lotnictwa stanowi centralne zaplecze naukowo-badawcze polskiego przemysłu lotniczego. Obecnie rozpoczyna się nowy okres w jego działalności w związku z ustaleniem perspektyw dla lotnictwa.

Szeroki program perspektywiczny dla przemysłu lotniczego stawia przed Instytutem nowe poważne zadania, które załoga wykona z pełnym zaangażowaniem, jak to miało miejsce w ubiegłym 25-leciu.

Z okazji 25-lecia Instytutu 20.XI.1971 r. odbyła się w Warszawie uroczysta akademia poświęcona tej rocznicy. W czasie akademii 12 pracowników Instytutu zostało udekorowanych wysokimi odznaczeniami państwowymi, w tym 3 spośród nich Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski, a kilkudziesięciu — ustanowioną niedawno odznaką „Zasłużony Pracownik Instytutu".

(J. G.)

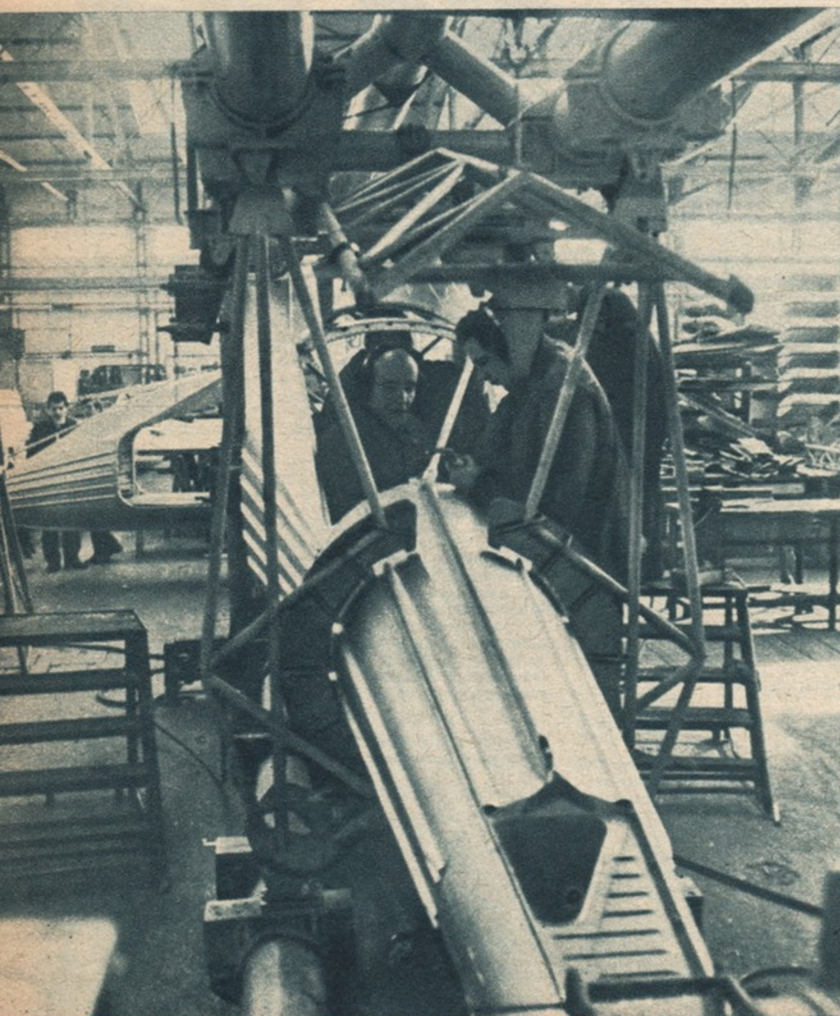
Instytut Lotnictwa. Widok ogólny naddźwiękowego tunelu aerodynamicznego. Zdjęcie: W. Garbarczyk — IL



JEDNA z najstarszych czynnych wytwórni lotniczych w Europie. Wytwórnia lotnicza o najdłuższej tradycji w Polsce. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego — Okęcie w Warszawie znów tętni pełnią lotniczego życia.

Obecnie WSK-Okęcie produkuje seryjnie dwa rodzaje samolotów wielozadaniowych. Są to samoloty PZL-101 „Gawron" i PZL-104 „Wilga". Osiemdziesiąt procent wyrobów tej Wytwórni eksportuje się do: Bułgarii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Pakistanu, Rumunii, Turcji i na Węgry. A w dalekiej Indonezji polskie „Wilgi" są produkowane seryjnie z licencji i latają tam pod egzotyczną nazwą „Gelatik".

Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty bieżącej produkcji samolotów PZL-104 „Wilga-35" w WSK-Okęcie, w zakładzie znanym nie od dziś ze swej załogi, załogi o wysokim zaangażowaniu ideowym, aktywnej politycznie, ofiarnej społecznie i oddanej całkowicie sprawie rozwoju naszego lotnictwa, dbającej przy tym o godność fabrycznej marki. A więc prawdziwego współgospodarza nowoczesnego zakładu produkcyjnego Polski Socjalistycznej.



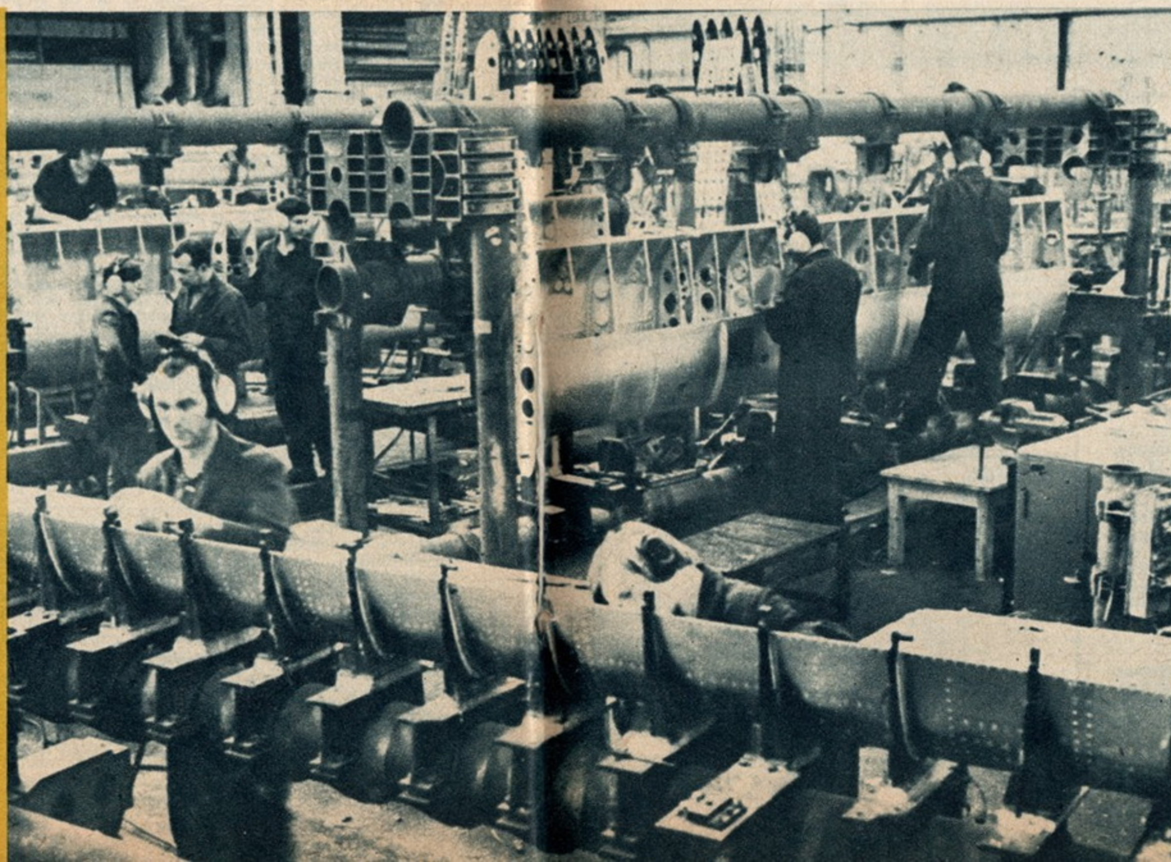
W gnieździe „Wilg"

Zdjęcia: Centralna Agencja Fotograficzna — CAF.

Wyżej: „Wilgi" w locie nad lotniskiem fabrycznym. Na pierwszym planie „Wilga-32", w głębi „Wilga-35".

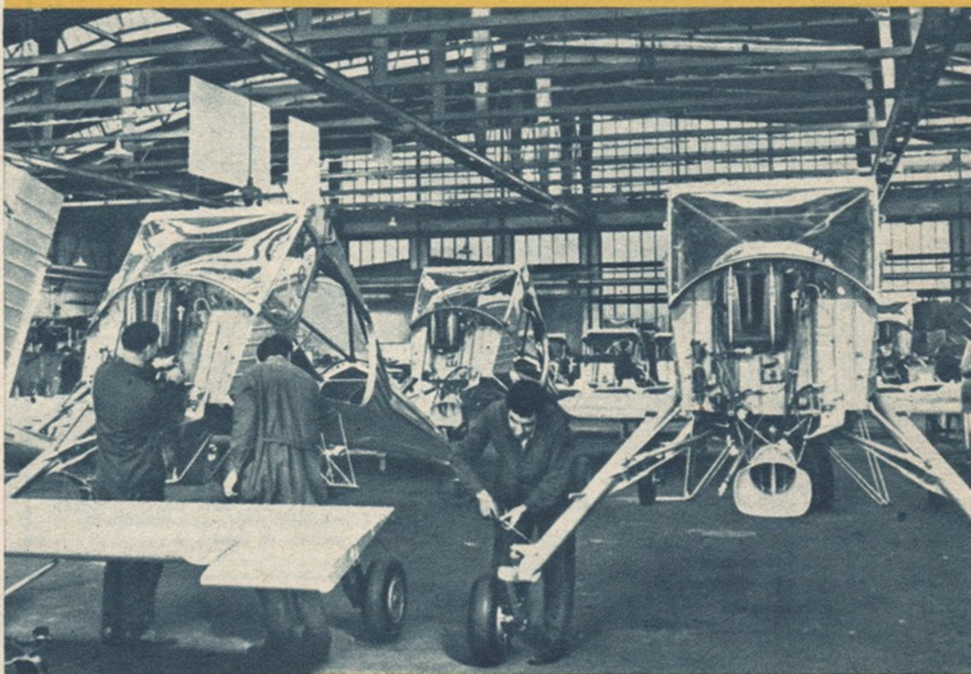
Z lewej: Prace przy kadłubie samolotu w przyrządzie montażowym.

Z prawej: Wykonanie skrzydeł w przyrządach pionowych. Na pierwszym planie — montaż kesonów.

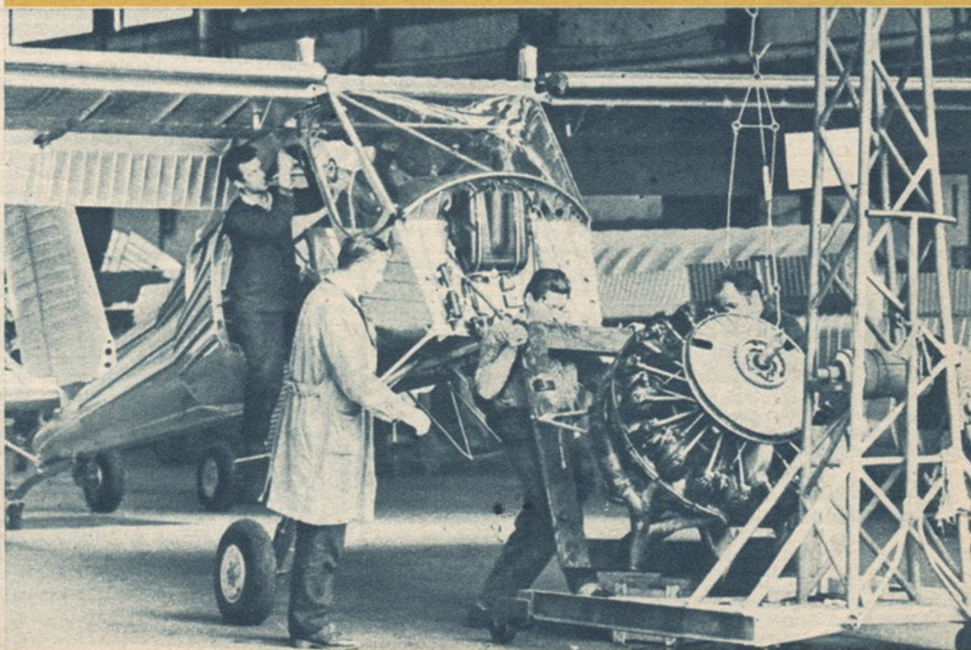




Zmontowane kadłuby „Wilg".



Zakładanie instalacji olejowej.



Przyszła kolej na zabudowę silnika AI—14R.



SPORT ŚMIGŁOWCOWY

W śmigłowcowych mistrzostwach ZSRR uczestniczyło ogółem 36 najlepszych pilotów radzieckich. Program mistrzostw obejmował trzy konkurencje punktowane (lot na małej wysokości, zrzut meldunku i lądowanie na wyznaczonym ograniczonym terenie oraz przelot nawigacyjny) i dwie niepunktowane (tzw. slalom i zrzuty ładunków w określone miejsce).

Zwycięzcą pierwszej konkurencji został J. Kajurow. W drugiej — zwyciężył A. Roganow, w trzeciej — J. Kajurow. Specjalną nagrodę czasopisma lotniczego „Krylią Rodiny" za najlepszy pilotaż otrzymał J. Łoginow, który na śmigłowcu Mi-1 wykazał wspaniale opanowaną technikę w pilotowaniu.

Tytuł absolutnego mistrza ZSRR w sporcie śmigłowcowym za rok 1971 zdobył po trzech punktowanych konkurencjach A. Możżerin.

W dwóch nadprogramowych konkurencjach zwyciężył W. Szynkiewicz.

Na zdjęciu z lewej: Mistrzowie sportu ZSRR, kapitanowie A. Roganow i W. Szynkiewicz, podczas mistrzostw.

Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Aviasport", „Olympic Messenger".

Sport spadochronowy

● W miejscowości Horice (CSRS) odbyły się zawody spadochronowe o memoriał Zmatlika, w konkurencji międzynarodowej. Startowało ogółem 55 zawodników. Rozgrywano konkurencje wchodzące do programu mistrzostw świata. Zwycięstwo odniósł Skotak, przed Laciną (obaj CSRS) i Wolfgangiem Riedingiem (NRD).

● W Gelnhausen odbyły się pierwsze mistrzostwa spadochronowe kobiet oraz trzecie z kolei mistrzostwa NRF juniorów. Ogółem na starcie stanęło 31 zawodników i zawodniczek. Program mistrzostw przewidywał jednakowe zadania dla kobiet i dla spadochronowej młodzieży: sześć skoków pojedynczych z 1000 m z opóźnieniem otwarcia spadochronów o 10 s na celność lądowania i cztery grupowe skoki na celność lądowania (w każdej grupie po 3 zawodników) z 1000 m, z opóźnieniem otwarcia o 10 s na celność lądowania. Tytuł mistrzyni NRF zdobyła Charlotte Cramer, mistrzem juniorów został Eugen Melles.



Dwa ptaki: pelikan, imieniem Peter oraz samolot „Skyvan" linii „Olympic Airways". Pelikan pozuje z okazji inauguracji połączenia Aten z Cykladami.

Sport samolotowy

● W Zwickau (NRD) odbyły się mistrzostwa samolotowe okręgu Karl-Marx-Stadt. Zawodnicy startowali na samolotach Jak-18A i Z-226 „Trener". Program mistrzostw obejmował loty nawigacyjne, odnajdywanie znaków w terenie, identyfikację obiektów, punktualność meldowania na punktach zwrotnych i dokładność lądowania (z pracującym i nie pracującym silnikiem). Dodatkowo zawodnicy obowiązani byli wykonywać na ziemi różnego rodzaju zadania sportowe i z dziedziny teorii lotu. Tytuł mistrzowski zdobyła załoga Peter Oestreich — Hermann Leistner.

● Zwycięska załoga tegorocznego „Lotu dookoła NRF", Kimmerle i Mattern, otrzymała jako nagrodę specjalną od znanego wydawnictwa „Burda" nowy samolot sportowy Bo-209 „Monsun".

● Tytuł mistrza NRF w akrobacji samolotowej zdobył Josef Hössl, na samolocie „Acrostar", przed Norbertem Holzbergerem na Zlinie-326 „Specjal" i Sandorem Farkasem na samolocie „Monsun". W mistrzostwach wzięło udział 11 zawodników.

Komunikacja i transport

● IATA ogłosiła, iż w roku bieżącym należy się spodziewać, że wszystkie towarzystwa komunikacji lotniczej na świecie zrzeszone w tej organizacji (bez ZSRR i ChRL) przewiozą ogółem 265 mln pasażerów, na trasach o ogólnej długości 370 mln km.

● Kolejnym towarzystwem lotniczym, które zakupiło „jumbo-jet'y" Boeing-747 do służby na trasie nadatlantyckiej, jest „Air Canada" Latają one na trasie Montreal — Toronto — Paryż. Samoloty tego typu używane są również przez „Air Canada" na niektórych dłuższych trasach krajowych.

● Zakupione przez holenderskie linie KLM samoloty DC-10 (w liczbie sześciu) będą nosić imiona sławnych kompozytorów: Fryderyka Chopina, Jana Sebastiana Bacha, Ludwika van Beethovena, Maurice Ravela, Wolfganga Amadeusza Mozarta i Giuseppe Verdiego.

● Podczas trwającej 15 dni podróży po Ameryce Południowej, jaką odbył anglofrancuski samolot naddźwiękowy „Concorde", trafił on do Cayenne (Gujana francuska), Rio de Janeiro, Sao Paulo (Brazylia) i Buenos Aires (Argentyna). „Concorde" była 29 godz. 52 min. w powietrzu, z czego 13 godz. 38 min w locie naddźwiękowym, zaś 9 godz. 21 min. w locie z prędkością Ma = 2.

● Długość międzynarodowych linii lotniczych przedsiębiorstwa „Interflug" (NRD) wynosi obecnie około 50 tys. km. Istnieje łączność Berlina z różnymi krajami europejskimi, a także państwami Bliskiego Wschodu oraz Afryki północnej i wschodniej. Park maszyn składa się z samolotów Il-18 i An-24, Tu-134 i Il-62. W r. ub. samoloty „Interflugu" przewiozły około 850 tys. pasażerów. W pięcioletnim planie gospodarczym NRD silnie wzrosną m. in. przewozy pasażerów oraz transport ładunków drogą powietrzną.

Militaria

● Rozgłośnia radiowa w Hanoi (DRW) podała, iż dotychczas Amerykanie stracili nad Demokratyczną Republiką Wietnamu 3 401 samolotów. Raport grupy specjalistów z amerykańskiego uniwersytetu Cornell stwierdza, iż od początku r. 1969 do chwili obecnej USA zrzuciły na Wietnam co najmniej 2 916 000 ton bomb, podczas gdy od r. 1964 do r. 1968 włącznie zrzuciły 2 865 000 ton bomb. Łącznie za kadencji prezydentów L. Johnsona i R. Nixona zrzucono na Wietnam więcej bomb, niż USA użyły podczas drugiej wojny światowej i wojny w Korei.

Przemysł

● Rząd francuski zezwolił zakładom „Aerospatiale" na budowę „Caravelle-12". Jest to rozwinięcie szeroko znanego na świecie samolotu pasażerskiego „Caravelle". Pierwsze maszyny tego typu weszły do eksploatacji przed 12 laty. „Caravelle" należą do nielicznych samolotów, które w swym specyficznym typie budowane są tak długo.

● We wrześniu zakłady Reims Aviation wyprodukowały dwutysięczny samolot — „Rocket", Reims Aviation jest zainstalowaną we Francji filią amerykańskich zakładów Cessna, z większością jednak kapitałów francuskich. W ramach ścisłej współpracy Reims Aviation — Cessna produkowane są licencyjnie we Francji samoloty Cessna-150 i 172, pod oznaczeniami F-150 i FR-172 „Reims Rocket" oraz sześciomiejscowy dwusilnikowy F-337 „Super Skymaster". Blisko 90 procent produkcji zakładów Reims Aviation idzie na eksport.

● Cena „Concorde" ma wynosić 11 600 000 funtów. 16 towarzystw lotniczych ma zakupić 76 samolotów tego typu. Toczą się rozmowy w sprawie sprzedaży co najmniej trzech „Concorde" Chińskiej Republice Ludowej.

Polonica

● W relacji z międzynarodowych zawodów spadochronowych, jakie odbyły się w Kazanłyk (Bułgaria), czasopismo „Flieger Revue" (NRD) z października br. sporo miejsca poświęca nowemu typowi polskiego spadochronu SW-4, demonstrowanemu poza konkurencją przez naszego znanego spadochroniarza Romana Lewandowskiego. Stwierdziwszy, że SW-4 znajduje się jeszcze w stadium prób, „Flieger Revue" pisze: „SW-4 jest pierwszym na świecie spadochronem, który rzeczywiście może opadać do przodu i do tyłu. Jest to sprzęt jeszcze jednak niedopracowany — do jego praktycznego stosowania jest jeszcze dość daleko".

● Listopadowy numer zachodnioniemieckiego miesięcznika „Deutscher Aerokurier" przynosi obszerny dwukolumnowy artykuł o dwóch polskich szybowcach „Cobra-15" i „Cobra-17", na jakich Polacy startowali w ostatnich mistrzostwach świata (Marfa — USA). Zamieszczono szczegółowy opis techniczny szybowców, zdjęcia oraz rysunek w trzech rzutach. Autor artykułu pisze m. in.: „Polska wypadła ze swymi nowymi konstrukcjami w Marfie doskonale". W tym samym numerze redakcja publikuje obszerną relację z życia sportu i przemysłu śmigłowcowego w Polsce. Opisana została historia uruchomienia w naszym kraju produkcji śmigłowców, jak również kolejne typy maszyn konstrukcji krajowej i radzieckiej, budowanych licencyjnie. Zamieszczono także treściwe informacje o przeprowadzonych dotychczas w Polsce zawodach i mistrzostwach śmigłowcowych.

Różne

● W uznaniu szczególnych zasług na polu umacniania obronności NRD. w związku z 22 rocznicą utworzenia Niemieckiej Republiki Demokratycznej, siedmiu lotników sportowych NRD zostało odznaczonych złotym, zaś trzech srebrnym Medalem Ernsta Schnellera. Wśród odznaczonych znajdujemy m. in. także nazwisko Fritza Fliegaufa, kierownika szkoły lotniczej w Schönhagen, starego znajomego polskich lotników sportowych.

● W 19 rocznicę założenia GST (organizacja w NRD, mająca w swej kompetencji również sporty lotnicze), oddano uroczyście do użytku nowe lotnisko sportowe w Halle — Oppin. Jest to najnowocześniejszy w NRD ośrodek szkolenia lotniczego. W ramach pokazów z tej okazji zademonstrowano m. in., po raz pierwszy w NRD, „Wilgę" holującą szybowiec.

● Uniwersytet stanowy w Colorado (USA) przystosowuje dwumiejscowego myśliwca F-101B „Voodoo" do rozpraszania gradu. Zdaniem pracowników uniwersytetu, „Voodoo" nadaje się szczególnie do rozpraszania burz gradowych przy użyciu specjalnych rakiet.

● W roku 1970 w Szwajcarii znajdowało się: 1 052 samoloty i śmigłowce (517 w roku 1960), 417 szybowców (235), 25 balonów wolnych (8) i 6 motoszybowców (w roku 1960 nie było ich wcale).

Szybownictwo

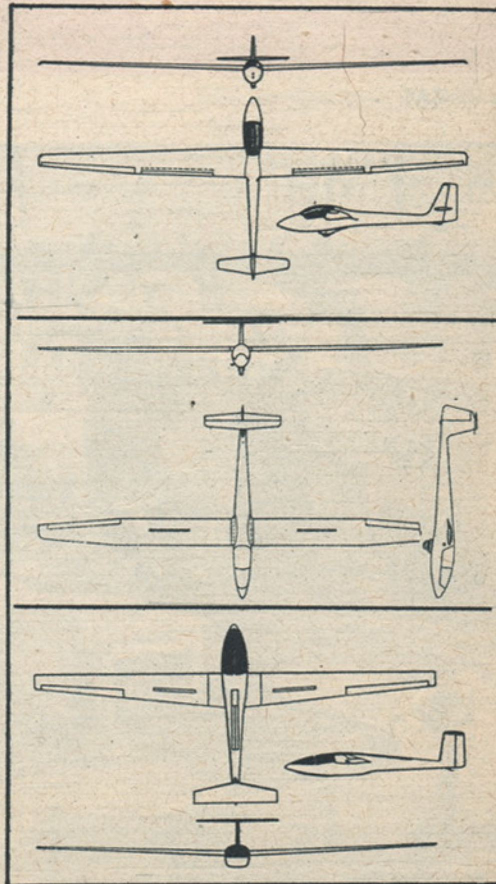
● W miejscowości Lisicij Jarak (20 km na płn. od Belgradu) odbyły się tegoroczne szybowcowe mistrzostwa Jugosławii w obsadzie międzynarodowej. Rozegrano osiem konkurencji. Zwycięstwo odniósł Szwajcar Hans Nietlispach, dwunastokrotny szybowcowy mistrz swego kraju, który w Jugosławii startował na „Standard Libelle". Najtrudniejszą konkurencją mistrzostw był przelot docelowy do Skopje (505 km), który wykonało tylko pięciu pilotów. Najlepszy spośród nich był właśnie Nietlispach.

● Na motoszybowcu ASK-14 pilot amerykański Bennett M. Rogers wykonał przelot docelowo-powrotny 332 km, w Kalifornii. Uzyskawszy po starcie odpowiednią wysokość, pilot wyłączył silnik i w locie wolnym przeleciał linię startu, obleciał trasę z Rosamond do Darwin i z powrotem oraz minął taśmę mety. Przelot ten został zgłoszony do FAI, jako nowy rekord międzynarodowy. Bennett M. Rogers jest byłym redaktorem czasopisma szybowcowego „Soaring".

● Amerykańskie Stowarzyszenie Szybowcowe (SSA) zakomunikowało oficjalnie, że mistrzostwa szybowcowe USA w roku 1972 odbędą się w stanie Nevada, w czasie od 4 do 13 lipca. W roku 1972 SSA obchodzić będzie 40-lecie swego istnienia.

● Najmłodszą szybowniczką w NRF jest 14-letnią obecnie Brigitte Böttcher, z Buxtehude. Jest ona uczennicą gimnazjum i mając 13 lat uzyskała podczas jednego turnusu szkoleniowego kolejno podkategorie A, B i C.

● Szóste z kolei międzynarodowe alpejskie zawody szybowcowe w Vinon (Francja) zgromadziły na starcie 26 pilotów. W ciągu 10 dni zawodnicy przelecieli ogółem 32 000 km. W klasie standard zwyciężył Ernst-Gernot Peter (NRF) na LS-1, w klasie otwartej H. Dymock (W. Brytania) na „Kestrel-17".



Na rysunkach obok, od góry, nowe szybowce: francuski JP—15/36 klasy standard oraz zachodnioniemieckie: szybowiec klasy standard FVA—20 i motoszybowiec dwumiejscowy Hi—26 „Mose—2".

NAJWAŻNIEJSZE są zawsze sprawy bezpośrednio nas dotyczące. A taką właśnie sprawą było podpisanie 15 listopada w Moskwie porozumienia w sprawie utworzenia Międzynarodowej Organizacji Łączności Kosmicznej pod nazwą „Intersputnik". Pierwszymi członkami porozumienia są: Bułgaria, Czechosłowacja, Kuba, Mongolia, NRD, Polska, Rumunia, Węgry i ZSRR. Do organizacji może przystąpić każde państwo. Warto w związku z tą bardzo radosną dla nas wiadomością, która może być dowodem, że włączamy się czynnie do wszystkiego co nazywa się postępem techniki, przypomnieć, że sprawę „Intersputnika" przedstawiono Sekretarzowi Generalnemu ONZ już w roku 1968, proponując dogodne warunki wykorzystywania łączności satelitarnej również przez małe państwa, które do tej pory mogły korzystać z usług organizacji „Intelsat", traktującej swoich klientów tylko na podstawie... zasobów waluty.

Wraz z powstaniem nowej organizacji przybliżył się do nas dzień, w którym będziemy mogli odbierać np. programy telewizji barwnej z najdalszych zakątków świata. Spodziewać się przecież można, iż w nadchodzącym dziesięcioleciu, dzięki bardzo dużej mocy wyjściowej systemów retransmisyjnych zabudowanych na pokładach satelitów łącznościowych, realny stanie się bezpośredni odbiór sygnałów — w domu. Prawdopodobnie w pierwszym okresie budowy systemu „Intersputnik" konieczne będą jednak stacje naziemne, służące zarówno do odbioru jak i przekazywania sygnałów za pośrednictwem satelitów łącznościowych.

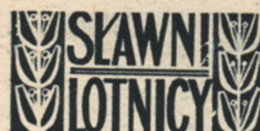
Co nowego w astronautyce

Druga ważna informacja dotyczy Marsa. W nocy z 14 na 15 listopada planeta Mars otrzymała podarunek od planety Ziemia w postaci satelity „Mariner-9". Jak na razie satelita spisuje się dzielnie i z orbity, której punkt najdalszy sięga około 17 000 km, a najniższy około 1 200 km, przesyła zdjęcia.

„Mariner-9" przebywać ma w pobliżu Marsa około 3 miesięcy. Czekamy zatem na pierwsze, obszerniejsze informacje, bo jeśli chodzi o planetę Mars — to znajomość z nią właściwie się dopiero rozpoczęła, mimo iż sondaże trwają od 1962 roku, zapoczątkowane przez próbnik radziecki „Mars-1".

Jeszcze nie wiemy, kiedy dwa próbniki radzieckie osiągną powierzchnię Marsa. Można jedynie powiedzieć, że mają one również jak „Mariner-9" doniosłe zadania do spełnienia. Godne uwagi będzie na przykład przeprowadzenie badań przy współpracy radziecko-francuskiej. Jak informowaliśmy, na jednym z próbników marsjańskich umieszczona jest francuska aparatura naukowa. Radioteleskop stacji naziemnej w Nancay odbierze m. in. sygnały płynące ze Słońca za pośrednictwem próbnika „Mars-3". Sygnały odbierane w Nancay zapisywane są na taśmie magnetycznej i przekazywane do opracowania w obserwatorium astronomii kosmicznej w Meudon. Sygnały z „Marsa-3" mają częstotliwość 169 MHz. Pisze się o tym bardzo łatwo. W rzeczywistości przedsięwzięcie jest trudne. Uda się czy nie uda, warto chyba podać nazwiska uczonych francuskich, którzy opracowali metodę „Stereo" — dla potrzeb radioastronomii słonecznej. Autorami metody są dwaj profesorowie z Meudon: Steinberg i Epstein.

P. E.



Jurij Kondratiuk

Utalentowany radziecki badacz techniki i napędu odrzutowego Jurij Kondratiuk urodził się w 1900 roku w Łucku. Teoria napędu odrzutowego, konstrukcja silnika rakietowego i statku międzyplanetarnego, astronawigacja, wyhamowanie rakiety w atmosferze przed lądowaniem na Ziemi, paliwa rakietowe — wszystkie te zagadnienia przyciągały uwagę Kondratiuka jako jednego z następców Ciołkowskiego.

Po długich i trudnych obliczeniach Kondratiuk skoncentrował swoją uwagę na rakiecie z silnikiem na ciekłe paliwo. Rozpoczyna mozolne poszukiwania najkorzystniejszej mieszanki utleniacza i paliwa. Opracował tabelę kilku grup paliw różniących się między sobą składem i proponował wykorzystanie do napędu rakietowych silników jako paliwa niektórych metali — na przykład — magnezu, litu, aluminium i innych. Zdaniem uczonego metale te można spalać w tlenie lub łączyć z fluorem i utrzymywać w ten sposób duże ilości energii cieplnej. Pod koniec lotu części odrzutowego aparatu latającego wykonane z metali również można wykorzystać jako paliwo. Zmniejszy się przez to w znacznym stopniu całkowity ciężar rakiety.

Jurij Kondratiuk zaproponował również, aby wykorzystać jako utleniacz w silniku rakietowym nie tlen lecz ozon. Wprowadził on także wzór uwzględniający wpływ ciężaru zbiorników paliwowych na ogólny ciężar rakiety i matematycznie udowodnił, że rakieta nie zrzucająca i nie spalająca swych zbiorników w czasie lotu nie może wylecieć poza strefę przyciągania ziemskiego.

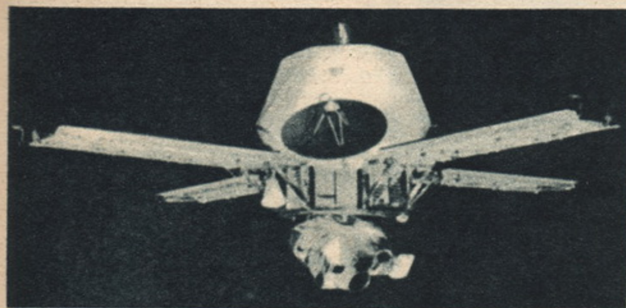
W 1929 r. ukazała się w nakładzie 2 tys. egzemplarzy jego książka pt. „Opanowanie przestrzeni międzyplanetarnej". Książka ta w sposób wyczerpujący



wyjaśniała wszystkie zagadnienia techniki rakietowej poruszane w innych dziełach, a ponadto przedstawiała rozwiązanie szeregu nowych problemów o pierwszorzędnym znaczeniu, o których inni autorzy nie wspominali.

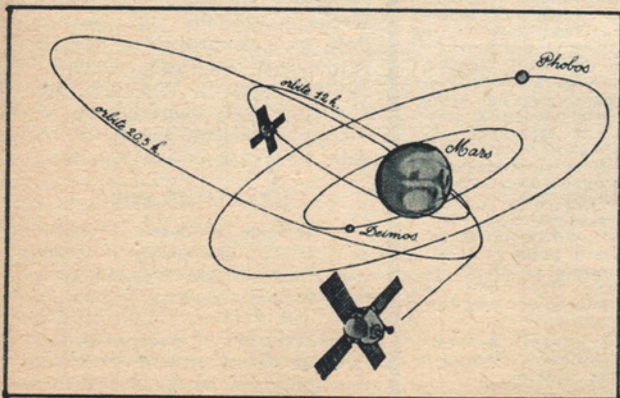
Jako jeden z pierwszych doszedł do wniosku, iż rzeczą konieczną jest stworzenie przejściowej bazy pomiędzy Ziemią a innymi planetami, przy czym samą bazę wyobrażał sobie jako satelitę nie Ziemi lecz Księżyca.

Jurij Kondratiuk, utalentowany uczony, zginął w rozkwicie sił twórczych, broniąc Moskwy w 1942 roku. Jego imieniem nazwano jeden z kraterów na Księżycu. (m)



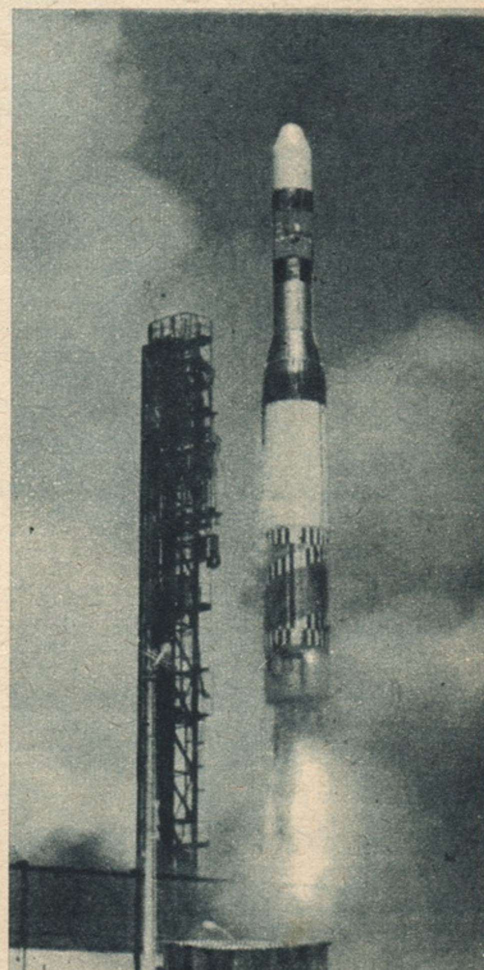
„MARINER—9"

15 listopada na orbitę planety Mars wszedł amerykański próbnik marsjański „Mariner-9". Obok dwóch (dotychczas wykrytych) naturalnych satelitów Phobosa i Dejmosa wokół Marsa krąży pierwszy satelita sztuczny, obiegając planetę w ciągu 12 godzin. Pierwsze zdjęcia nadesłane z pokładu „Marinera-9" nie zadowoliły uczonych, za to następne, dokonane kilka dni później, okazały się tak doskonałe, że posłużą do dokładnego sporządzenia mapy niektórych rejonów Czerwonej Planety. Na zdjęciu powyżej — próbnik „Mariner-9" a poniżej — charakterystyczne orbity dwóch naturalnych i jednego sztucznego satelity Marsa.



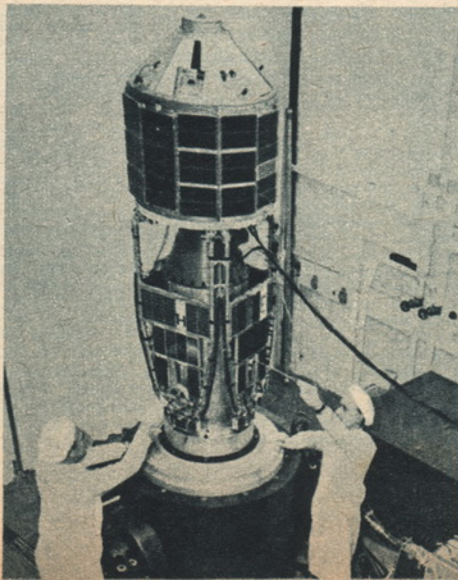
PRÓBA Z „EUROPĄ-II" NIE POWIODŁA SIĘ

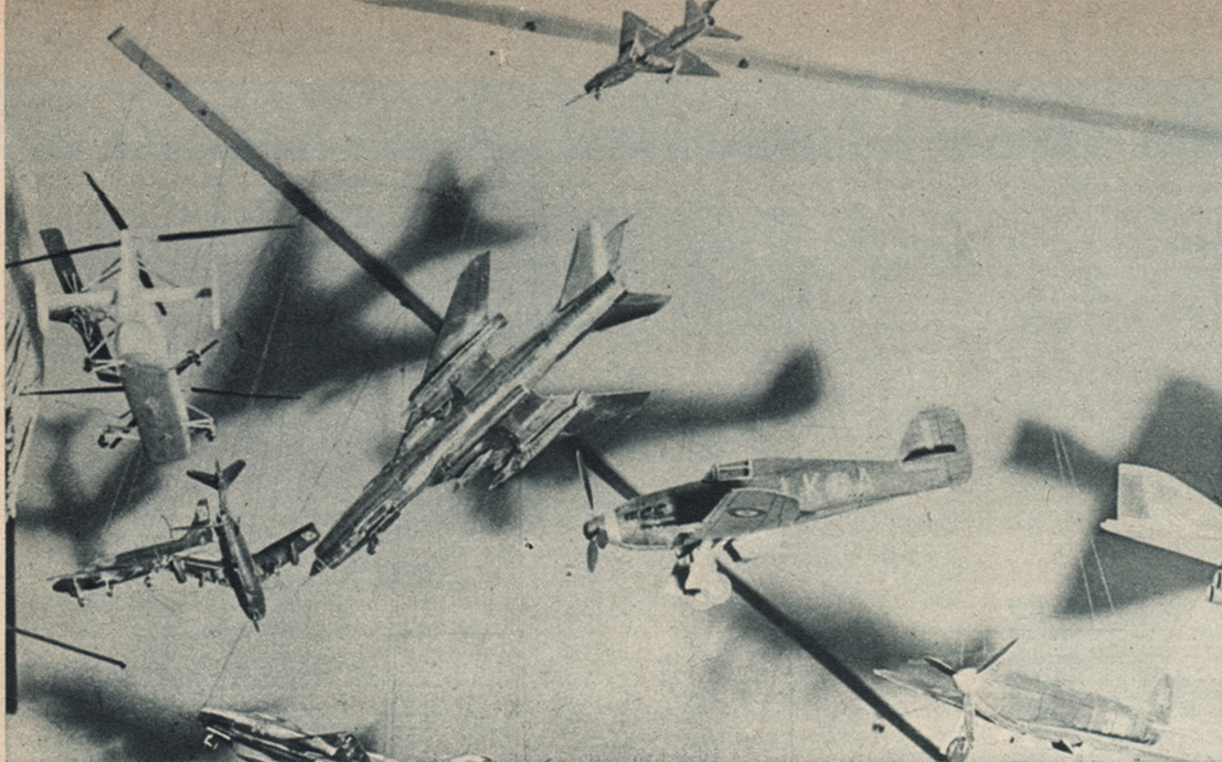
Dnia 5 listopada po uprzedniej próbie statycznej wystartowała z terenu Gujany Francuskiej rakieta „Europa-2". Ta najbardziej pechowa konstrukcja, której starty nigdy się jeszcze nie udały, tym razem również nie spełniła pokładanych nadziei. Oto w 150 sekundzie po starcie stwierdzono „zablokowanie silnika", potem nastąpiło włączenie zapłonu poszczególnych stopni — aż wreszcie szczątki rakiety spadły do Atlantyku w odległości około 485 km od miejsca startu. Jak wynika z pierwszych doniesień z Kourou, przyczyną nieudanego startu była eksplozja pierwszego stopnia rakiety („Blue Streak"). Na zdjęciu „Europa-2" w chwili startu. Dodajmy — już jedenastego.



UK-4

Wkrótce spodziewany jest start brytyjskiego satelity naukowego typu UK-4, przy pomocy rakiety „Scout". Przewidywana wysokość lotu satelitarnego około 500 km. Poniżej — satelita UK-4 na stanowisku kontrolnym.

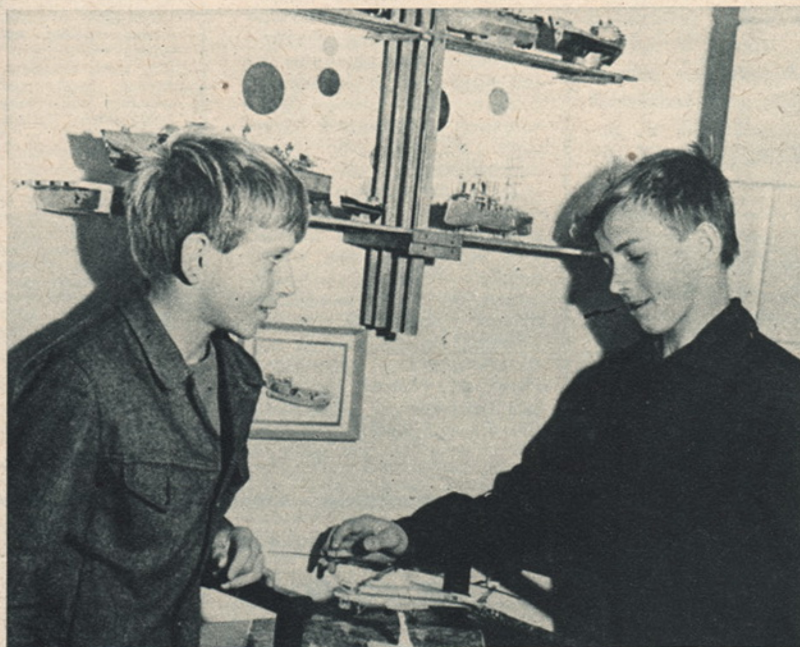




Pod sufitem eskadry statków powietrznych: wiropłatów, samolotów i szybowców. Wszystkie wykonane bardzo starannie.

RAPORT Z LEŚNICZÓWKI

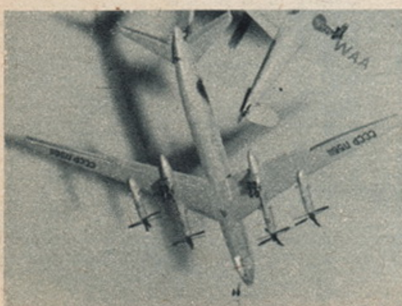
Zanim dojedziemy do leśniczówki, a jechaliśmy Polskim Fiatem, parę słów o pewnym wydawnictwie, które od XIV (czternastu) lat zapoznaje młodych naszych obywateli z samolotami, szybowcami, rakietami, okrętami, statkami, samochodami, a również z budownictwem. Wydawnictwa te nie mają wielkich i szumnych recenzji, ale mają za to średnio 45 000 egzemplarzy nakładu, poszczególne zeszyty rozchwytywane są bardzo szybko, nieraz są wznawiane, a częściej osiągalne w prywatnej uczniowskiej wymianie — przy czym za pięknie niedawno wydany model Zamku Królewskiego w Warszawie niektórzy zbieracze żądają co najmniej dwóch zeszytów z czołgiem i dwóch z samolotem... Wydawnictwo, o którym piszemy, to oczywiście „Mały Modelarz — miesięcznik Ligi Obrony Kraju dla młodzieży". Taka jest jego pełna nazwa. Podobne wydawnictwo (ale nie miesięcznik!) istnieje w NRD. Plany modeli kartonowych wydawane są również w NRF, Szwecji, Francji i W. Brytanii, uzupełniając w pewnym stopniu szeroko rozwinięte modelarstwo plastykowe.



Boguś i Bolek z Woli Grzybowskiej. Dwaj utalentowani modelarze. Nie ma tak trudnego modelu, którego by nie potrafili pięknie skleić i wykonać.



Wszystkie prawie modele wydane przez „Małego Modelarza" znajdują się w domowym muzeum chłopców „z leśniczówki". U góry — rakieta, czołgi i statki. U dołu — Tu-114 z plastyku.



Wstęp ten był niezbędny, bowiem pewnego listopadowego dnia wyruszyliśmy śladami dwóch chłopców, którzy z wielkim zamiłowaniem budują modele kartonowe między innymi z „Małego Modelarza".

Ślady zaprowadziły nas do leśniczówki, czyli po prostu do domu państwa Poturalskich w podwarszawskiej miejscowości Wola Grzybowska. Zaproszeni przez gościnnych gospodarzy do jednego z pokojów, nie chcieliśmy własnym oczom uwierzyć. Cały pokój wypełniony był przeróżnymi modelami, przy czym najwięcej naliczyliśmy lotniczych. Samoloty zawieszono bardzo zręcznie na niciach pod sufitem, statki i samochody mają osobne półeczki na ścianach. Całość estetycznie zaprojektowana i dokładnie przemyślana. Modele wykonane czyściutko i niezwykle starannie, co potrafimy zawsze ocenić. Wykonawcami modeli i jednocześnie zapalonymi ich zbieraczami są bracia: 12-letni Bogusław i 16-letni Bolesław Poturalscy. Z dumą pokazują poszczególne modele, wśród których nie brak najnowszych „Migów" sklejonych z papieru pokrytego folią metalową, nie brak również modeli plastykowych w skali 1:72. Modele budują od dwóch lat. Zajęciem tym zainteresował ich ojciec, doskonale znający wartość prac ręcznych.

Zaczęło się niewinnie od prostych modeli, a niedawno bracia stanęli do wielkiego konkursu zorganizowanego przez Ośrodek Kultury i Informacji NRD w Warszawie oraz wydawnictwo „Junge Welt". Na konkurs wykonali model okrętu radzieckiego „Swierdłow" i w konkurencji paru tysięcy uczestników zdobyli VIII miejsce, dyplom i zegarek, a co najważniejsze — sprawdzili własne możliwości. Interesują się nie tylko modelami redukcyjnymi. Jeden z braci zajął III miejsce na szkolnych zawodach latawców, a mały model silnikowy na uwięzi, który oglądaliśmy, świadczyć może o próbach zbratania się z tajnikami prawdziwego lotu.

Trudno obecnie przesądzać czy zainteresowania Bogusia i Bolka staną się pasją całego ich życia i pracy dla lotnictwa. Jedno jest pewne, że dzięki poznaniu lotnictwa życie stanie się dla nich jeszcze piękniejsze, nawet gdy lotnikami nie zostaną.

Kończąc ten krótki „raport z leśniczówki", gorąco dziękujemy Rodzicom chłopców za serdeczną gościnę.

PAWEŁ ELSZTEIN

CO • GDZIE • KIEDY
w małym lotnictwie

Jak Polska długa i szeroka, młodzież lotnicza buduje modele statków powietrznych, uczestniczy w licznych imprezach — jednym słowem czynem dokumentuje umiłowanie lotnictwa i wszystkich spraw z nim związanych.

★

Szef modelarstwa lotniczego Aeroklubu Łódzkiego Zdzisław Umiński donosi nam o owocnym spotkaniu modelarzy LOK i APRL, które odbyło się 10 października. Zawody zorganizowano w Kutnie w klasie modeli na uwięzi. Udział brało 26 zawodników, których sportową rywalizację obserwowało około 4 tysięcy widzów. Demonstrowano modele akrobacyjne i szybkie, wyścigowe, i przeznaczone do walki powietrznej. Zespołowo pierwsze miejsce zdobyli modelarze LOK — Skierniewice. W klasie modeli redukcyjnych pierwszeństwo przyznano modelarzom APRL z Łodzi.

★

Jerzy Kaczorek z Wrocławia donosi o III już zawodach modeli na uwięzi, rozegranych o puchar Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu. Zawody odbyły się 24 października. Udział w nich wzięło 27 modelarzy, którzy reprezentowali 9 zespołów. Indywidualnie najlepszymi byli: Stanisław Gumuliński — SP71, Tomasz Nowakowski i Marek Chilkowski z WSS. Zespołowo pierwsze miejsce i puchar przyznano SP71.

★

Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego przeprowadzono niedawno ciekawą próbę lotu modelu śmigłowca. Model po starcie zniknął w chmurach i niestety ślad po nim zaginął. Inicjatywa przewodniczącego sekcji wiropłatowej APRL, jak widać, owocuje. W dalszym ciągu przypominamy, że rejestrować będziemy wszystkie poczynania związane z budową modeli wiropłatów, chętnie również udzielamy niezbędnych informacji.

★

Ryszard Lachowicz z Torunia informuje, o przebiegu IX zawodów latawcowych w mieście Kopernika. Na starcie w końcu września stanęło 162 zawodników, co jak podkreśla nasz korespondent jest liczbą rekordową na tym terenie. Warunki atmosferyczne były sprzyjające, stąd też poważna ilość latawców osiągała wysokość ponad 500 m.

SPROSTOWANIE

W numerze 46 naszego tygodnika pominięto dwa nazwiska naszych współpracowników. Wyjaśniamy zatem, że konstruktorem modelu „Junior" jest STEFAN RÓŻYCKI, a autorem artykułu o modelu „Brigadyra" jest ADAM JONCA. Obu Autorów i naszych Czytelników serdecznie przepraszamy.



NA CZEŚĆ VI ZJAZDU PZPR

NOWY REKORD POLSKI

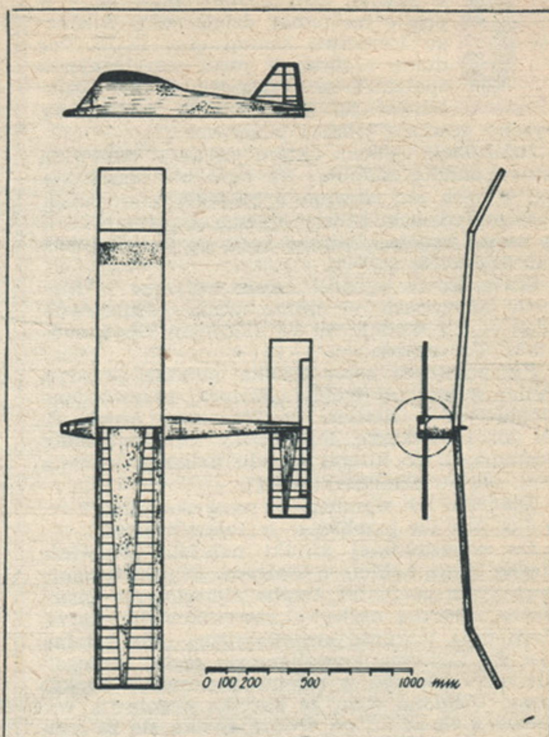
JERZY KOSIŃSKI, znakomity nasz konstruktor modeli latających, wielokrotny mistrz Polski i kierownik Centralnego Ośrodka Modelarskiego w Warszawie, w dniu 14 listopada ustanowił nowy rekord Polski długotrwałości lotu w klasie modeli samolotów zdalnie sterowanych. Nowy rekord ustanowiony został na cześć VI Zjazdu PZPR.

Przygotowania do startu rozpoczęły się w tym dniu o godz. 8.30, w tym czasie nastąpiła kontrola parametrów technicznych modelu przez komisję, oraz przygotowania samego modelu do startu. Start nastąpił o godz. 10.15. Pogoda w tym czasie była niezbyt zachęcająca: pełne zachmurzenie, pułap chmur chwilami do 150 m, temperatura około 2°C, prędkość wiatru w granicach 1—2 m/s. Lot odbywał się spokojnie, bez dodatkowych i nieprzewidzianych trudności. W czasie trwania lotu silnik pracował na zredukowanych do połowy obrotach (poza startem — gdzie potrzebna była pełna moc silnika). Praca silnika trwała nieprzerwanie przez 4 h 24' 40''. Lądowanie modelu nastąpiło o godz. 14.44, w odległości 24 m od miejsca startu, na terenie lotniska Gocław. Sekundomierze, którymi prowadzony był pomiar lotu, wykazały całkowity czas lotu modelu wynoszący 4 h 29' 42''.

Po wylądowaniu modelu okazało się, że w zbiorniku pozostała jeszcze pewna ilość paliwa. Przerwanie pracy silnika nastąpiło w wyniku dostania się do gaźnika zanieczyszczeń z paliwa. Zasilanie elektryczne aparatury pozwalało także na prowadzenie dłuższego lotu.

Podstawowe dane rekordowego modelu: rozpiętość — 2 500 mm, długość — 1 215 mm, powierzchnia całkowita — 91,2 dm^2, ciężar całkowity — 4 500 g, ciężar bez paliwa — 2 310 g, obciążenie powierzchni — 46,8 g/dm^2, pojemność silnika — 2,5 cm^3 (Super Tiger-Diesel).





CZYNEM SPOŁECZNYM...

MYŚL budowy toru modelarskiego powstała w latach 1964—1966 wśród aktywu Aeroklubu Częstochowskiego. Uchwałą Walnego Zgromadzenia z dnia 11 grudnia 1966 r. zobowiązano zarząd do przygotowania dokumentacyjnego i rozpoczęcia budowy. W związku z tym zarząd poczynił starania o wydanie zezwolenia lokalizacyjnego. Początkowo wyznaczono teren na okres czasowy, to jest około 5—10 lat, na budowę obiektu prowizorycznego przy Alei ZWM. W czynie społecznym dokumentację sporządzili pracownicy Huty im. B. Bieruta, w czym szczególna jest zasługa dyrektora mgr. inż. Zdzisława Jodłowskiego i wykonawczyni projektu mgr inż. Zofii Tomzińskiej.

Po zatwierdzeniu planu zagospodarowania przestrzennego rejonu, teren ten przeznaczono pod budownictwo miejskie i zaproponowano jako korzystniejszą lokalizację toru w rejonie Stadionu Miejskiego przy ul. Olsztyńskiej.

Tor jest położony przy samym stadionie i w roku 1972 zostanie włączony poprzez ogrodzenie do pozostałych obiektów sportowych przy Stadionie.

Ponadto w odległości około 40 m od toru rozpocznie się budowę budynku zaplecza sportowego, w którym aeroklub otrzyma pomieszczenia z przeznaczeniem na magazyn i warsztat modelarski. Sąsiedztwo toru przy stadionie żużlowo-piłkarskim z widownią na około 30 tys. miejsc siedzących wraz z pomieszczeniami dla prasy, radia i telewizji ułatwia pracę popularyzatorską wśród kibiców innego rodzaju sportów, co zostało potwierdzone wyrażeniem opinii publicznej w czasie Spadochronowych Mistrzostw Śląska w skokach na stadion 1970 r.

W związku z ostatecznym ustaleniem lokalizacji,, przygotowaną przez mgr inż. Z. Tomzińską dokumentację w czynie społecznym adaptowali pracownicy „Miastoprojektu" w Częstochowie, przy wydatnej pomocy Prezydium MRN — Wydział Bud. Urban. i Architektury, pod przewodnictwem głównego architekta inż. Ryszarda Plucińskiego.

Na podsumowaniu wyników szkoleniowych w listopadzie 1969 r. oraz na spotkaniu z działaczami Aeroklubu w lipcu 1970 roku, władze partyjne i administracyjne reprezentowane przez posła na Sejm PRL, I sekretarza KM PZPR Stanisława Jędrasa i przewodniczącego Prezydium MRN — członka egzekutywy KW PZPR mgr. Kazimierza Spałka zobowiązały się do udzielenia jak najbardziej idącej pomocy w społecznej budowie toru.

Dzięki pomocy Komitetu Miejskiego PZPR i Prezydium MRN w Częstochowie oraz ścisłej współpracy aeroklubu z zakładami, przystąpiono do przygotowania terenu i budowy w listopadzie 1970 r. Członkowie aeroklubu poczynili wstępne prace, wykopując z objętego lokalizacją terenu wszystkie drzewa (około 500 szt.) i w kwietniu 1971 r. zasadzając je na wskazanym przez Prezydium MRN terenie. W okresie od maja do września br. przedsiębiorstwa budowlane i transportowe przywiozły ziemię, gruz i żużel w celu podniesienia poziomu całego toru o około 80 cm i jego odwodnienia. Następnie teren ten zniwelowano, zwalcowano i położono kręgi z asfalto-betonu.

Konsultantami obiektu w fazie projektowania i realizacji byli: kierownik Wydziału Modelarskiego Aeroklubu PRL Zdzisław Szajewski wraz z współpracownikami oraz członkowie Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Częstochowskiego w osobach Jerzego Ostrowskiego i inż. Mariana Walaszczyka.

W bezpośredniej realizacji najwięcej pomocy wniosły: Społeczny Komitet Budowy Obiektów Sportowo-Wypoczynkowych, Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych, Przedsiębiorstwo Eksploatacji Hałd Hutniczych, Cementownia „Rudniki", Huta im. B. Bieruta i Częstochowskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego.

Bardzo dużo osobistego zaangażowania wnieśli następujący towarzysze: przewodniczący Prezydium MRN mgr Kazimierz Spałek, kierownik budowy Karol Walczak i jego zastępca Stanisław Szczepanik, dyrektorzy Huty im. B. Bieruta mgr inż. Zbigniew Piekutowski i mgr inż. Zdzisław Jodłowski, dyrektor cementowni „Rudniki" inż. Józef Szymczakiewicz i dyrektor Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych Józef Pękala oraz aktyw Aeroklubu Częstochowskiego z niżej podpisanymi włącznie (przypisek Redakcji).

Uroczystego otwarcia toru modelarskiego o dwóch kręgach podczas XXXVI Mistrzostw Polski Modeli Latających na Uwięzi dokonał poseł na Sejm PRL Stanisław Jędras w obecności członka egzekutywy Komitetu Wojewódzkiego PZPR i I sekretarza KM PZPR Mieczysława Przysuchy, przewodniczącego Prezydium MRN mgr. Kazimierza Spałka, członka Zarządu Głównego Aeroklubu PRL — przewodniczącego Komisji Modelarskiej prof. Zygmunta Franaszczuka, przedstawicieli Wojska Polskiego, organizacji młodzieżowych, zakładów pracy i sympatyków lotnictwa.

Po uroczystym otwarciu pierwszy lot na nowo wybudowanym torze wykonał wicemistrz świata i mistrz Europy, Jerzy Ostrowski — członek Aeroklubu Częstochowskiego. W roku 1972 przewiduje się całkowite zagospodarowanie toru i przyległego terenu.

mgr JÓZEF TRZEPIZUR
i ANDRZEJ TAJCHMAN



Na mistrzostwach rozgrywanych po raz pierwszy na nowym torze modelarskim w Częstochowie pojawiły się piękne modele samolotów. Powyżej: Ił—2 zbudowany przez Lecha Podgórskiego z Torunia.



Oto polski samolot M—2, wykonany przez Jana Świątczaka z Łodzi.



Przy budowie toru modelarskiego nie zabrakło maszyn budowlanych. Zdjęcia: Z. Szajewski (3)



POZA GRANICĄ MOŻLIWOŚCI

Co pewien czas czytam informacje w prasie na temat działalności polskiego lotnictwa sanitarnego. Budzi ona dumę i zarazem rodzi satysfakcję w społeczeństwie naszego kraju. Działalność tę, jako bardzo pożyteczną, wysoko oceniają władze państwowe.

Informacje jednak, które czytam, napawają mnie ponadto zadumą. Na ogół nie wspomina się w nich ani słowem o pilotach sanitarnych, a więc ludziach, którzy spieszą z pomocą. Oni to często narażają własne życie po to tylko, aby ratować życie innych.

Stwierdzenie to, dość często używane w różnych odmianach — mimo wielu odmiennych zdań — nie wydaje mi się sloganem. Spowszedniało. To prawda.

Przypominam sobie krótką notatkę prasową mniej więcej tej treści: „Wczoraj przewieziono samolotem z Olsztyna do Warszawy Anielę P., lat 29, urzędniczkę. Po ciężkim locie pacjentkę dostarczono do kliniki w celu dalszego leczenia przy użyciu sztucznej nerki".

Dlaczego nie wymieniono nazwiska pilota?

Jak ten lot przebiegał w rzeczywistości...

Do warszawskiej kliniki należało przewieźć ciężko chorą kobietę z Olsztyna. Dla utrzymania przy życiu pacjentki trzeba niezwłocznie zastosować sztuczną nerkę — zawyrokowali lekarze. Tego dnia warunki atmosferyczne były fatalne. Lot do Olsztyna komplikowała mgła, szczególnie niebezpieczna w rejonie końcowego punktu trasy. Ustalono więc, że karetka pogotowia wyjedzie z chorą i... po drodze spotka się ze śmigłowcem. Proszę sobie tylko przez chwilę wyobrazić jadącą sanitarkę i lecący w jej kierunku śmigłowiec.

Pilot **Stanisław Majerowski**, bo on to leciał wtedy śmigłowcem, trzymał się drogi na dwudziestu metrach nad ziemią. Leciał na takiej wysokości, która zapewniała mu możliwość rozpoznania karetki pogotowia. Miał ją rozpoznać po zapalonych światłach. Ale ze względu na mgłę wszystkie jadące samochody używały świateł. Jak spośród przesuwających się po szosie świateł znaleźć te najwłaściwsze — wozu sanitarnego?

Kierowca karetki okazał się mężczyzną bardzo opanowanym. Gdy tylko usłyszał nadlatujący śmigłowiec, włączył migacz zainstalowany na dachu sanitarki. Mimo mgły pilot dostrzegł mrugające niebieskie światło. Wylądował na polu, obok drogi. Przeniesienie chorej trwało bardzo krótko. Ale lot powrotny do Warszawy okazał się trudniejszy niż przewidywał Stanisław Majerowski. Gdyby chorą przewieziono do szpitala pół godziny później, jej śmierć byłaby nieodwracalna.

Gdyby pilot uznał, że lot w kierunku Olsztyna jest ryzykowny, spotkanie z karetką pogotowia mało prawdopodobne — chora zakończyłaby życie w Olsztynie, bądź w drodze do Warszawy.

Inna historia.

Utalentowany narciarz miał wypadek w Tatrach. Stan chorego określono jako bardzo ciężki. Liczne złamania i obrażenia ciała dawały słabą nadzieję utrzymania sportowca przy życiu. Niezwłocznie po wypadku wezwano śmigłowiec sanitarny z Krakowa. Mimo zamieci śnieżnej pilot **Tadeusz Augustyniak** podjął decyzję startu. Podczas lotu warunki atmosferyczne okazały się tak trudne, iż pilot dwukrotnie był bliski zmiany kursu i powrotu na lotnisko macierzyste. Lot powrotny nie należał też do łatwych. Tadeusz Augustyniak, gdy opuszczał kabinę śmigłowca, był zadowolony, zresztą wcale tego nie okazując. Tylko uważny obserwator dostrzegłby na jego czole, szerokim i zawsze pogodnym, maleńkie kropelki potu. Był to jeden z wielu mroźnych dni styczniowych.

Sądzę, że pilot sanitarny decydując się na trudny lot jest pewny jego pomyślnego zakończenia. Nie wie tylko ile pochłonie on jego wysiłku, koncentracji, wytrwałości, spostrzegawczości.

A propos wytrwałości i spostrzegawczości.

Wydarzenie, o którym opowiem, miało miejsce dwa lata temu. Pilot sanockiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego **Jerzy Mendyka**, w czasie pełnienia dyżuru, przyjął o godzinie 7.05 meldunek telefoniczny z Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Rzeszowie. Oficer dyżurny prosił pilota o przyłączenie się do poszukiwań zaginionego chłopca. Otóż trzy dni wcześniej pracownik Państwowego Gospodarstwa Rolnego we wsi Nakło wyszedł w pole zabierając z sobą trzyletniego synka Stanisława. Po przybyciu na miejsce pracy pozostawił syna pod wierzbą, a sam przystąpił do koszenia. Po pewnym czasie, kiedy wrócił, dziecka nie zastał pod wierzbą. Pomimo zaalarmowania okolicznej ludności, rozpoczęcia energicznych poszukiwań, chłopca nie odnaleziono. Także i przez kolejne dwa dni trwały bezskuteczne poszukiwania. Prowadziła je ludność okoliczna, a ponadto funkcjonariusze milicji wraz z psami. Dopiero po trzech dniach poszukiwań zwrócono się o pomoc do pilotów sanitarnych.

Poranna mgła, utrzymująca się dość długo, uniemożliwiała lot natychmiast po otrzymaniu meldunku z Rzeszowa. Start śmigłowca pilotowanego przez Jerzego Mendykę nastąpił o godzinie 10.50. Po przylocie w rejon wsi Nakło, położonej 20 km na północny zachód od Przemyśla, i omówieniu planu działania z komendantem MO kierującym poszukiwaniami dziecka pilot wzniósł się w powietrze o godzinie 11.50. Po locie trwającym osiemdziesiąt minut, w kwadracie osiem na osiem kilometrów, pilot zauważył dziecko leżące w pszenicy. Chłopiec znajdował się w odległości 4,5 km od miejsca, w którym pozostawił go ojciec. Śmigłowiec wylądował. Okazało się, że dziecko jeszcze żyło. Chłopca zabrano na pokład śmigłowca i niezwłocznie przewieziono do szpitala w Przemyślu. Malca uratowano.

I aż chciałoby się powiedzieć: dziękuję ci pilocie!

Często mówimy: w tym lotnictwie sanitarnym to jakiś inny, nowy świat, stosują mało znany system pracy i mają piękne osiągnięcia. Wszyscy są właściwie zatrudnieni i odpowiednio obciążeni pracą. Proszę się zastanowić i pomyśleć...

Polskie lotnictwo sanitarne ma najniższy wskaźnik zatrudnienia. Pracuje w nim około 200 osób, w tym tylko siedem w administracji. W lotnictwie tym pracują wyłącznie piloci, lekarze, felczerzy, pielęgniarki, sanitariusze i mechanicy lotnictwa.

Lotnictwo to, pozbawione całkowicie rozbudowanej administracji, z każdym rokiem staje się coraz bardziej prężne, operatywne i nowoczesne. Młode i politycznie dojrzałe kierownictwo lotnictwa sanitarnego podjęło niełatwe zadania rozwoju tego lotnictwa.

Chociażby przykład katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Codziennie trzej piloci **Jan Kozłowski, Jan Kalfas** i **Jan Szade** wiele godzin spędzają na dalekich trasach. Często śniadanie jedzą wieczorem. Jak mało wiemy o udziale tego zespołu w niesieniu pomocy ofiarom „Czechowic". Przewozili rannych, dostarczali krew i leki. Wówczas, gdy płonęły zbiorniki, żaden z pilotów nie myślał o wypoczynku czy wolnym dniu od pracy. Trudno dzisiaj określić, o której zaczynali i kończyli swe zajęcia lotnicze.

Czy ryzykowali? Na pewno przeprowadzili wiele trudnych startów i lądowań. W tamtych dniach loty do Warszawy i z Warszawy do Bielska wykonywali w rekordowym czasie. Liczyły się minuty, liczyły się także sekundy. Tak nakazywał rozum, obowiązek, tak nakazywała postawa obywatelska.

Przenieśmy się jeszcze raz w rejon Bieszczadów.

Wypadek miał miejsce w samo południe, pod koniec stycznia. Dwudziestoletni robotnik leśny doznał bardzo ciężkich obrażeń: złamania żeber, pęknięcia nerki, złamania ręki i nogi oraz pęknięcia miednicy. Nieszczęśliwemu niezwłocznie pospieszono z pomocą. W tym samym czasie, kiedy lekarz jechał wozem terenowym do chorego, zawiadomiono telefonicznie pogotowie ratunkowe w Sanoku. Ono z kolei natychmiast skierowało na miejsce wypadku śmigłowiec sanitarny. Pilotował go **Jerzy Rzewuski**. Rozpoczął się wyścig z czasem. Po czterdziestu minutach od chwili zawiadomienia o wypadku wylądował śmigłowiec w miejscowości Brzozowa. Minęło niecałe dziesięć minut i maszyna ze znakami czerwonego krzyża z rannym robotnikiem na pokładzie poleciała do Rzeszowa. Tam na chorego czekał już szybki dwusilnikowy samolot sanitarny, który przewiózł pacjenta do Warszawy.

O godzinie 16.15 robotnik leśny, zatrudniony przy zwózce drzewa w Bieszczadach, którego przygniótł olbrzymi kloc, leżał na stole operacyjnym kliniki Akademii Medycznej.

Wyścig z czasem rozpoczęty przez pilota sanockiego, kontynuowany przez pilota rzeszowskiego, a następnie przez Zespół Centralny w Warszawie został wygrany. Dzięki niezwykle sprawnie przeprowadzonej pomocy pilotów i pracowników służby zdrowia uratowano jeszcze jedno życie ludzkie.

W tym miejscu dobrze przypomnieć dramatyczny przelot, jaki odbył pilot **Jan Wiśniowski**. Razem z nim leciał felczer **Jan Dams**. Samolot wezwano na miejsce wypadku samochodowego do Lipna. Stan ofiary wypadku określono jako bardzo ciężki: mężczyzna doznał obustronnego złamania szczęk, obrażeń czaszki, złamania kręgosłupa. Podczas lotu chory usiłował kilkakrotnie zerwać bandaże. Felczer opiekujący się pacjentem zrobił mu zastrzyk na pobudzenie zamierającej pracy serca. Ofiarę wypadku w porę przekazano chirurgom szpitala w Bydgoszczy.

Gdy zwrócono się do kierownika Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy pil. **Jana Wiśniowskiego** z pytaniem, czy wie ilu ludziom uratował życie, odpowiedział krótko: niestety, nie. Często myślę: zdążyłem czy nie?

Tak jest w rzeczywistości. Piloci sanitarni w większości przypadków nie wiedzą, czy ich wysiłek i ryzyko były potrzebne.

Trzeba dostarczyć krew na miejsce przeznaczenia. Pilot wykonuje jak najszybciej zadanie. Wie o tym, że od szybkości dostarczenia krwi zależy czy będzie żył człowiek. Po lądowaniu oddaje krew przedstawicielowi służby zdrowia w czekającym na lądowisku wozie sanitarnym i na tym kończy się praca pilota. Sanitarka odjeżdża do szpitala, a samolot odlatuje na własne lotnisko.

Czy istnieje granica ryzyka? Czy granicę tę można przekroczyć?

W pracy dziennikarskiej zaobserwowałem wiele sytuacji niezwykłych, aż często trudno w nie uwierzyć.

Oto po pewnym locie, zresztą bardzo trudnym i wyczerpującym, chory czuł się tak dobrze, iż zaczynał śpiewać. Przed lotem, gdy układano go na noszach w samolocie, był nieprzytomny. Ponad dwustukilometrowa podróż powietrzna podziałała na jego organizm orzeźwiająco. Za pół godziny czekała go ciężka operacja w klinice. Pilot natomiast (celowo nie wymieniam jego nazwiska) po zakończonym locie wychodził z kabiny tak zmordowany, iż gdyby nie stojący mechanik, który go podtrzymał, upadłby na ziemię. Z całą pewnością mógł skręcić nogę. Po prostu trudny lot burzowy wyczerpał go psychicznie. Dopiero szklanka mocnej kawy postawiła go na nogi.

Co myślał wówczas pilot o swym pacjencie?

Ciekawy epizod w swej pracy miała załoga słupskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego: pilot **Paweł Mokwa** i pielęgniarz **Edward Juchniewicz**. Chodziło o przewiezienie chorej z Wałcza do kliniki poznańskiej. Po lądowaniu i zabraniu od sanitariusza dokumentów dotyczących chorej, pielęgniarz podszedł do karetki pogotowia w celu zabrania chorej do samolotu. W tym czasie usłyszał kłótnię chorej ze swoim mężem, który jej towarzyszył. Chora wymyślała mężowi, że to on specjalnie wezwał samolot, żeby ją... zabić. Po prostu nie chciała lecieć samolotem. Pielęgniarz zwrócił się do chorej i zaczął jej tłumaczyć, że jej mąż nie ma z tym nic wspólnego, że ona jest chora i musi się koniecznie leczyć. Ze względu na to, że chora mogła chodzić o własnych siłach, dwaj sanitariusze wzięli pacjentkę pod ręce i chcieli siłą doprowadzić do samolotu. Chora zaczęła się wyrywać, krzyczeć. Pielęgniarz był bezradny. Ponadto kategorycznie oświadczyła, że nie poleci samolotem.

W tym czasie nadszedł pilot Paweł Mokwa, który sprawdzał lądowisko. Gdy dowiedział się o co chodzi, podszedł — ku zdumieniu wszystkich — do chorej, pochylił się nad nią, zdjął beret z głowy i pokazał jej siwe włosy. Poinformował ją spokojnie, po ojcowsku, że już ponad ćwierć wieku lata i dotąd nic mu się nie stało. Słowa te wywarły ogromne wrażenie na chorej. Zajęła on bez słowa sprzeciwu miejsce w samolocie. Pogroziła jednak pięścią mężowi, który stał osłupiały z wrażenia. Bez dalszych przygód dowieziono pacjentkę do Poznania.

Nad morzem też latają śmigłowce sanitarne.

Dla kierownika szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego wielka gra o ludzkie życie zaczęła się przed wielu laty. Każdego dnia, gdy pełni dyżur i siada za sterem śmigłowca czy samolotu, napotyka na niewidzialną barierę, za którą znajduje się zagrożone ludzkie życie. Jemu to spieszy na ratunek. Za każdym razem zbliża się lub przekracza granicę ryzyka, jednym razem łatwiej, innym razem trudniej. I gdy na szalę stawia ryzyko, odwagę, doświadczenie i swe umiejętności pilotażowe, rozpoczyna się wielka gra, której stawką jest nie znane czyjeś życie.

Oto jeden z przykładów...

Pewnego grudniowego dnia, o godzinie trzeciej nad ranem **Kazimierz Gościmiński** powiadomiony został o czterech rybakach, którzy zaginęli bez wieści.

Szczeciński Urząd Morski ogłosił alarm. Do akcji skierowano jednostki Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Poszukiwania utrudniała gęsta mgła. Ze względu na widzialność rzędu 800 metrów lot nocny był niewskazany.

Pilot Kazimierz Gościmiński analizując kierunki wiatru i prądy wodne wyznaczył sobie najbardziej prawdopodobny rejon działania. Ponadto na bieżąco — za pośrednictwem radia — pilot otrzymywał informacje o trwających poszukiwaniach morskich ekip ratowniczych. Napływające informacje ciągle były niepomyślne. Nigdzie nie napotkano na jakikolwiek ślad zaginionych rybaków. Wiadomość, że dzień wcześniej wyszli pieszo na zamarznięty zalew w celu zebrania rozstawionych sieci, budziła jak najgorsze obawy o los czterech zaginionych ludzi.

Śmigłowiec pilotowany przez Kazimierza Gościmińskiego wystartował o godzinie 7.30. Na pokładzie znajdował się mechanik **Henryk Wójcik**.

Około godziny 8 rano, podczas pierwszego nalotu nad przypuszczalny rejon zaginięcia rybaków, pilot rozpoznał ludzi na polu lodowym. Znajdowali się oni w odległości ponad czterech kilometrów od brzegu. Łącznie — czterech rybaków i pies — odcięci ludzie od świata przebywali na dryfującej krze przez dwadzieścia dwie godziny.

W przeciągu trzydziestu minut śmigłowiec przetransportował rybaków i psa na brzeg w miejscowości Zagórze. Warto dodać, że skostniałych z zimna ludzi pilot zabierał kolejno do kabiny z zawisu śmigłowca na wysokości około pięćdziesięciu centymetrów nad lodem. W czasie przelotu rybacy otrzymali gorącą herbatę ze spirytusem. Ten gest załogi śmigłowca przywrócił rybakom siłę i rozjaśnił twarze.

Powrót śmigłowca na lotnisko nastąpił o godzinie 9.

Na pozór uratowanie rybaków przez Kazimierza Gościmińskiego nie wydaje się aż tak ryzykowne. Ale gdy dopowiem, iż zawisnąć pół metra nad krą lodową, w tumanach śniegu odrzucanych podmuchem wirnika, jest sztuką graniczącą z wyczynem, wówczas uratowanie wspomnianych już rybaków trzeba uznać za ogromny sukces lotnictwa sanitarnego.

I znowu mamy przykład śmiałej, ryzykownej, pełnej napięcia pomocy udzielonej przez pilota sanitarnego.

Dość często do władz lotnictwa napływają podziękowania od osób prywatnych, instytucji społecznych i urzędów państwowych. Są to listy bardzo serdeczne, wyrażające wdzięczność oraz życzenia dalszej, owocnej pracy. Bo piloci sanitarni w okresie dotychczasowej działalności zdobyli sobie szacunek społeczeństwa, a przede wszystkim szczęśliwe łzy, zadowolenie i pamięć o nich na długie lata życia, które im uratowali nieznani piloci.

Jak ich nazwać? Na pewno cichymi, bezimiennymi bohaterami przestworzy. Kim oni są? Najlepszymi z najlepszych. Bo tylko tacy mogą sprostać wymaganiom i gdy zajdzie potrzeba wykonać pomyślnie ryzykowny lot.

Samolotu czy śmigłowca nie zastąpi żaden inny środek transportu, gdy zależeć będzie na jak najszybszym ratowaniu zatrutego górnika czy hutnika, okaleczonego metalowca czy stoczniowca, marynarza lub rybaka konającego na morzu, kobietę umierającą przy porodzie, pasażerów rannych w wypadku kolejowym czy samochodowym, wreszcie ciężko rannego robotnika leśnego na odludziu. W tych wszystkich przypadkach decydują minuty, a często nawet sekundy.

Niełatwo wyobrazić sobie pracę pilota sanitarnego bez umiejętności podejmowania decyzji związanych z ryzykownym lotem.

Czy istnieje jakaś granica ryzyka zapewniająca pomyślny lot i szczęśliwy powrót? Lot szybki, który zapewni życie choremu.

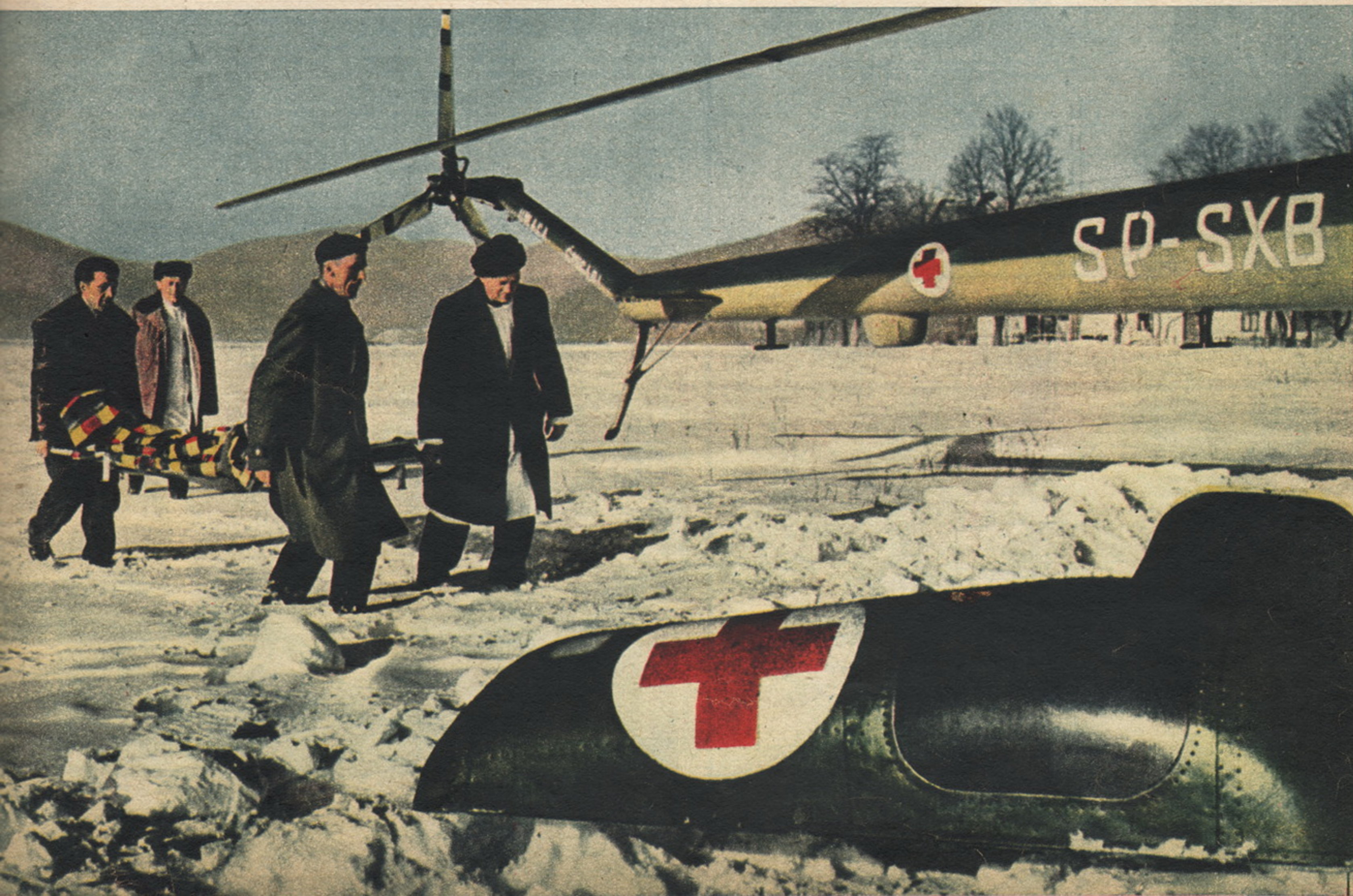
Granica ryzyka? Pojęcie proste, ale i bardzo złożone. Dla każdego pilota granica ryzyka jest inna, odmienny sposób podejmowania i uczestniczenia w nim. Jeden ze sławnych pilotów powiedział kiedyś, że istnieje ryzyko szczęśliwe i ryzyko tragiczne. Ale gdzie jest jego granica, której nie wolno przekroczyć?

Piloci sanitarni, służba techniczna, personel lekarski, od świtu do zmierzchu pracują na powierzonym im posterunku. Ta współczesna mobilizacja ludzi wyposażonych w nowoczesne środki techniczne, wiedzę i umiejętności, często przekracza granice ryzyka. Dzieje się to wówczas, kiedy zachodzi konieczność natychmiastowego ratowania życia ludzkiego.

Często jednak wiedza i umiejętności pilotów wyprzedzają technikę, z którą stykają się na co dzień. Lepsze, nowsze, szybsze samoloty i śmigłowce, na które czekają piloci sanitarni, zmniejszą ryzyko lotów, granice którego dość często przekraczają.

TADEUSZ MALINOWSKI

Na terenie sanockiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Ciężko chory robotnik leśny przenoszony jest do śmigłowca sanitarnego. Za chwilę pilot Jerzy Mendyka wystartuje do Rzeszowa. Zdjęcie archiwalne



FS-1

Laminatowy szybowiec klasy standard o dobrych własnościach lotnych i ciekawej konstrukcji zbudował własnymi siłami Szwajcar Alfred Schiller. Projekt i budowa zajęły mu razem 2 500 godzin roboczych. Próby szybowca, oznaczonego FS-1, odbyły się jesienią 1969 r. FS-1 odznacza się dojrzałością rozwiązań konstrukcyjnych i bardzo korzystnym kształtem aerodynamicznym. Jest on w wysokim stopniu przystosowany do warunków panujących w Szwajcarii, w szczególności do słabej termiki.

FS-1 jest jednomiejscowym średniopłatem, skonstruowanym całkowicie z tworzyw sztucznych. Skrzydła o dużym wydłużeniu mają u nasady profil Wortmann FX61-163, który liniowo przechodzi w FX61-140 na załamaniu obrysu, a dalej w FX60-126 na końcach. Zapewnia to na skrajnych lotkowych końcach skrzydeł późniejsze oderwanie niż na częściach przykadłubowych i wysoką skuteczność lotek przy dużych wartościach Cz. Hamulce aerodynamiczne wykonane zostały w postaci krótkich klap OSTIV, obracanych o 90°, umieszczonych na krawędziach spływu skrzydeł w pobliżu kadłuba. Skrzydła wykonane są jako dwudzielne o połączeniu „widelcowym". Każda połówka wykonana jest jako potrójny keson, którego środkowa część stanowi skrzynkowy dźwigar z pasami z włókien szklanych typu rowing, a przednią i tylną część utworzono przez pracujące pokrycie typu przekładkowego, złożone z dwóch warstw laminatu szklanego przesyconego żywicą epoksydową i 6 mm warstwy spienionego PCW. Pokrycie wsparte jest na żebrach ze sklejki. Kadłub o bardzo smukłych liniach mieści przed płatem kabinę o półleżącej pozycji pilota, z dwuczęściową osłoną z pleksi. Kadłub wykonany jest również z laminatu usztywnionego od wewnątrz styropianem. Usterzenie wolnonośne, klasyczne, w układzie T. Jest ono wykonane z jednej warstwy laminatu szklanego oklejonej na pełnych rdzeniach ze styropianu. Podwozie jednokołowe — cnowane.

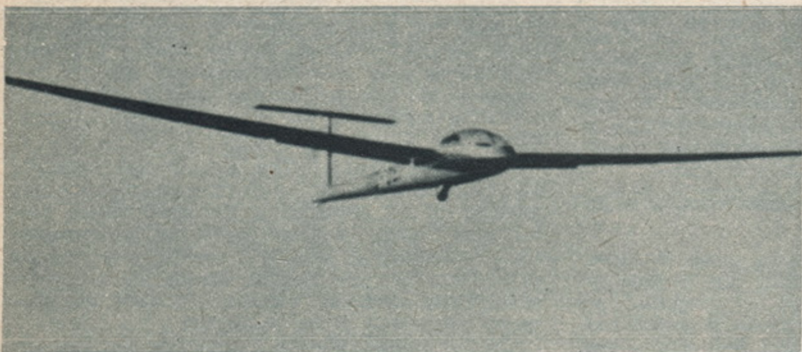
(J. S.)

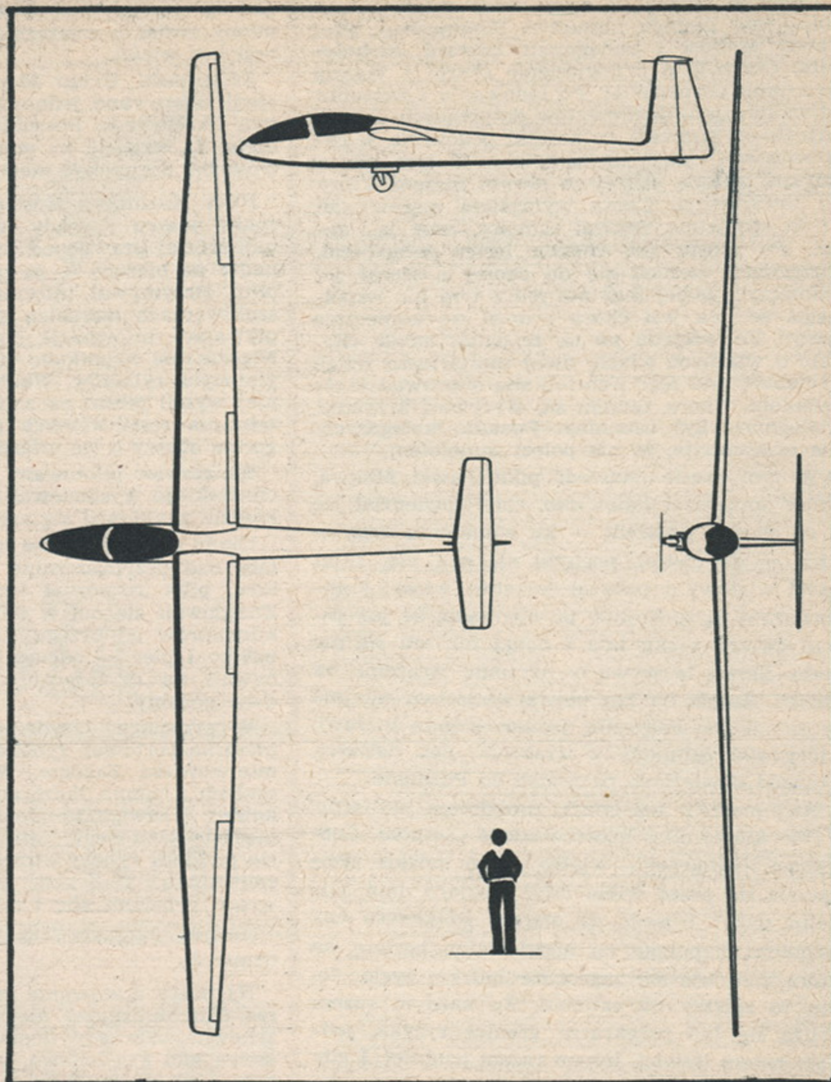
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpętość — 15,00 m, długość — 7,13 m, wysokość — 1,43 m, pow. nośna — 11,50 m^2, wydłużenie — 20.

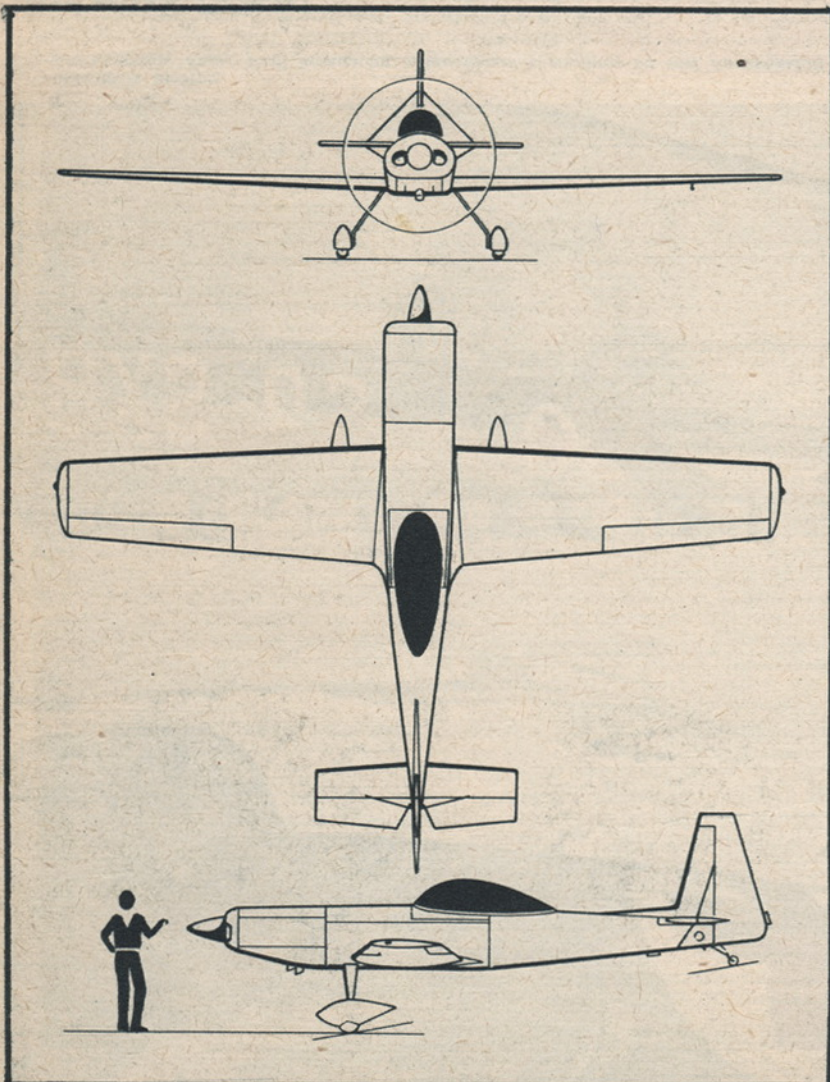
Ciężary: Ciężar własny — 210 kg, ciężar całkowity — 310 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 40, doskonałość na hamulcach — 7, opadanie min. — 0,55 m/s, prędkość min. — 60 km/h, prędkość dopuszczalna — 225 km/h (w burzliwej atmosferze — 180 km/h).





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SPINKS „AKROMASTER"

W ostatnich latach zaznaczył się wyraźny renesans sportowej akrobacji lotniczej. Nic dziwnego, jest to przecież najbardziej widowiskowy rodzaj sportu lotniczego. Można powiedzieć, że akrobacja jest rodzajem sztuki. Niemałą rolę gra tu również kształt samolotu, którego estetyka i elegancja powinny dorównywać pięknu samego lotu. Spośród znanych samolotów akrobacyjnych, które pojawiły się w ostatnich latach, do najładniejszych należy niewątpliwie „Akromaster". Został on wykonany przez zakłady Spinks wg projektu pilota Charlie Hillarda, który też zajął na tym samolocie trzecie miejsce na mistrzostwach świata w Hulavington (1970 r.).

„Akromaster" jest jednomiejscowym zawodniczym samolotem akrobacyjnym, zbudowanym w układzie jednosilnikowego wolnonośnego dolnopłata, konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła konstrukcji duralowej, odznaczają się dużym wydłużeniem. Wznios zaledwie 2,5°, kąt zaklinowania — 1°. Symetryczny profil NACA (15% przy kadłubie i 13% na końcach) daje niemal całkowitą symetrię własności lotnych w locie normalnym i odwróconym. Skrzydła wyposażone są tylko w lotki; klap — brak. Konstrukcja usterzenia jest również metalowa, włącznie z pokryciem. Statecznik poziomy usztywniony jest parą cięgien z każdej strony. Smukły kadłub ma konstrukcję kratownicową, spawaną z rur stalowych. Przednia część aż do kabiny pokryta jest odejmowanymi płytami z blachy, tylna część kryta płótnem. Kabina pilota umieszczona jest nad krawędzią spływu skrzydeł co umożliwia dobrą ocenę położenia samolotu względem ziemi w czasie akrobacji. Osłona kabiny — kroplowa wytłoczona z jednego arkusza pleksi. Do wsiadania osłona otwiera się na bok, w prawo. W podłodze umieszczono dodatkowe okno do obserwacji ziemi. Podwozie klasyczne, stałe. Koła główne są osadzone na stalowych goleniach sprężystych i wyposażone w owiewki. Kółko ogonowe sprzężone ze sterowaniem kierunku.

Silnik tłokowy płaski z wtryskiem paliwa Lycoming IO-360-A1A o mocy 200 l napędza przestawialne śmigło o stałych obrotach i średnicy 1,88 m.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,15 m, długość — 7,32 m, wysokość — 1,98 m, pow. nośna — 11,15 m^2, wydłużenie — 7,5

Ciężary: Ciężar własny — 589 kg, ciężar do akrobacji — 714 kg, ciężar całkowity — 805 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 273 km/h, prędkość nurkowania (dopuszczalna) — 450 km/h, wznoszenie — 10 m/s, zużycie paliwa (przelot) — 43,5 l/h, przeciążenie dopuszczalne: +9 i —9.



„ILIA MUROMIEC" IM-W



Samolot „Ilia Muromiec" projektu Igora Sikorskiego był pierwszym olbrzymem na świecie. Budowany był seryjnie przez Russko-Bałtijskij Wagonnyj Zawod w Petersburgu. Prototyp został oblatany 11.X.1913 r. W grudniu 1913 r. „Ilia Muromiec" pobił światowy rekord udźwigu, zabierając 10 pasażerów i 400 kg ładunku, zaś w lutym 1914 r. poprawił ten rekord zabierając 14, a następnie 16 pasażerów. W lipcu 1914 r. samolot wzniósł się z 10 pasażerami na wysokość 2 000 m oraz wykonał rekordowy przelot z Petersburga do Kijowa w 13 godzin, z międzylądowaniem w Orszy. W I wojnie światowej samolot ten wykorzystano jako pierwszy w świecie ciężki bombowiec. Ogółem zbudowano ok. 80 samolotów IM w wersjach A, B, W, G, D i E różniących się przede wszystkim silnikami oraz wymiarami i ładunkiem (od 1 300 do 2 450 kg). Na początku I wojny światowej eskadra samolotów IM stacjonowała w Jabłonnie pod Warszawą. Podczas wojny tylko jeden IM został zestrzelony. Utworzony w marcu 1918 r. w Bobrujsku, na przedpolu wojsk niemieckich, polski oddział o nazwie „Awiacja I-go Polskiego Korpusu", wyposażony był w samoloty Nieuport-10 pozostawione przez wojska rosyjskie i jeden samolot „Ilia Muromiec" IM-W. Gdy w maju wojska niemieckie zażądały rozbrojenia oddziału — na samolocie IM-W odleciał 26.V.1918 r. na wschód płk I. S. Baszko, lecz pod Smoleńskiem samolot uległ wypadkowi.

IM był dwupłatem konstrukcji drewnianej. Kabina zamknięta. Załoga: 4-5 osób. Skrzydła wsparte między sobą słupkami i wykrzyżowane linkami, kryte płótnem. Podwozie czterokołowe. Uzbrojenie — 2 k. masz. Cztery silniki chłodzone wodą 8-cylindrowe o układzie V — Sunbeam Crusader po 150 KM każdy. Śmigła dwułopatowe drewniane. Nad kadłubem zbiorniki na 750 l. paliwa. Samolot nosił rosyjskie znaki rozpoznawcze.

DANE TECHNICZNE

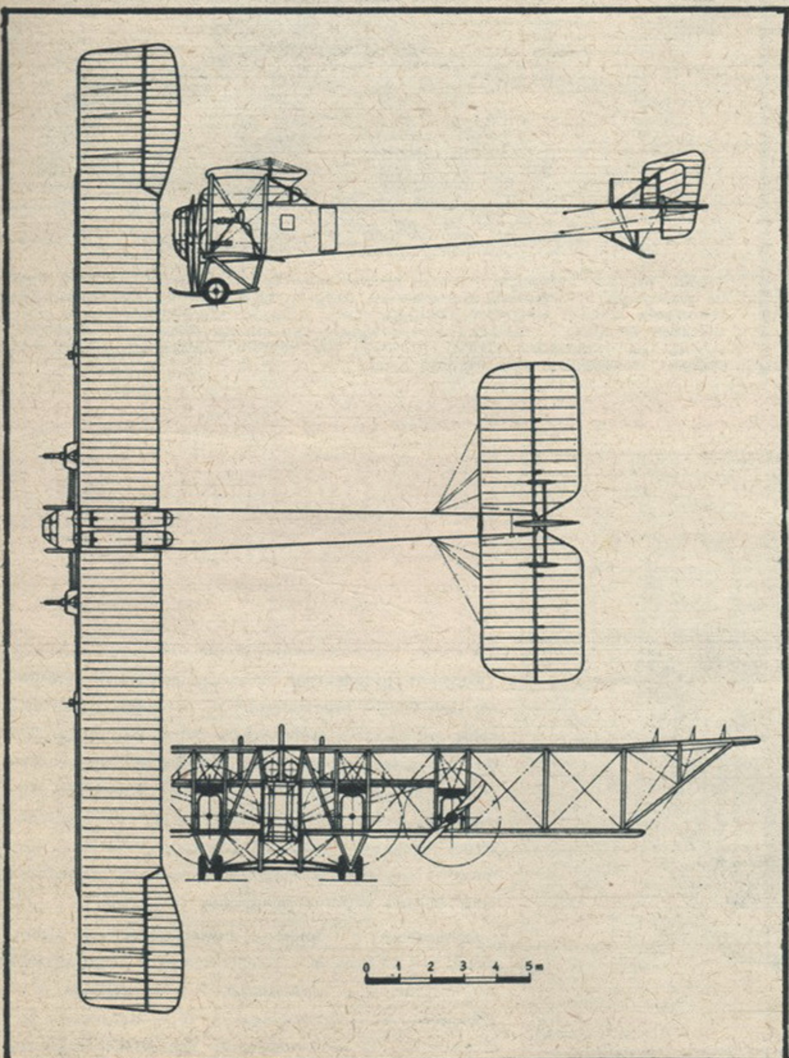
Wymiary: Rozpiętość — 29,8 m, długość — 17,5 m, wysokość — 3,9 m, pow. nośna — 125 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3 150 kg, ciężar użyteczny — 1 450 kg, ciężar całkowity — 4 600 kg.

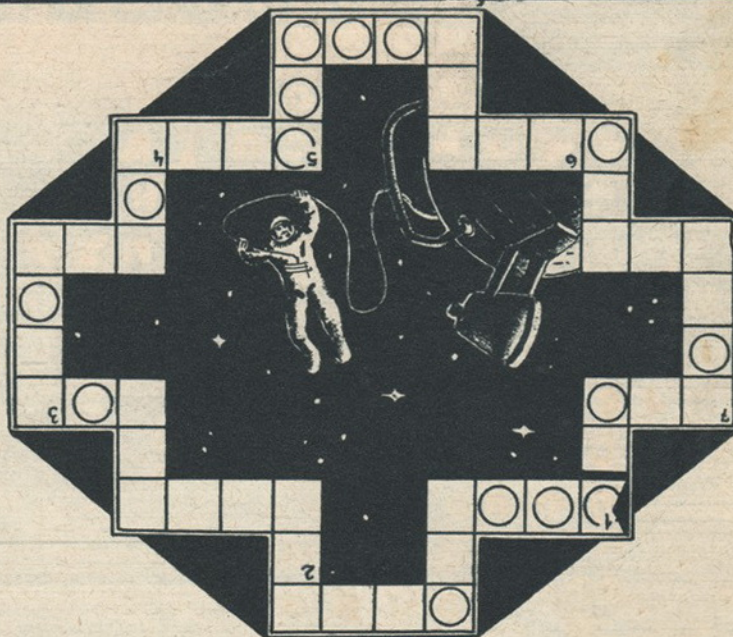
Osiągi: Prędkość max. — 110 km/h, prędkość przelotowa — 90 km/h, prędkość min. — 73 km/h, wznoszenie — 1,6 m/s, pułap — 2 900 m, zasięg — 400 km, rozbieg — 400 m.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Samolot Awiacji I Polskiego Korpusu.



C I Ą G Ó W K A



Do podanej figury wpisać 7 odgadniętych wyrazów, pamiętając, że ostatnia litera poprzedniego wyrazu stanowi początkową literę wyrazu następnego. Litery w polach oznaczonych kółkami, czytane kolejno zgodnie z kierunkiem wpisywania, utworzą hasło.

Znaczenie wyrazów: 1 — ubezpiecza pilota; 2 — dowódca statku kosmicznego „Sojuz-9"; 3 — pierwszy pułk lotnictwa myśliwskiego, utworzony podczas wojny na terenie ZSRR; 4 — nalot bombowców; 5 — pierwszym z nich był Jurij Gagarin; 6 — urządzenie, stanowiące połączenie prądnicy elektrycznej z cewką indukcyjną, służące do zapalania mieszanki w cylindrze silnika; 7 — materiał modelarski do łączenia poszczególnych elementów.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 12. XII. 71 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIE „ELIMINATKI" Z N-RU 43 Z 24 PAŹDZIERNIKA 1971 R.

Hasło: „ZABIEGI AGROLOTNICZE WYMAGAJĄ DUŻEJ OSTROŻNOŚCI".
Wyrazy pomocnicze: 1 — „Cmelak", 2 — słupy, 3 — Camm, 4 — filtr, 5 — Kamow, 6 — „Jak", 7 — stonka, 8 — PUL (Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych).

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Witold Kasperski**, Dęblin 2, ul. Stara 6, pow. Ryki; **Mariusz Rajewski** — Wałbrzych 1, Al. Wyzwolenia 11a/2; **Ryszard Dąbosz**, Swarzędz, ul. Armii Czerwonej 21, pow. Poznań.

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z N-RU 44 Z 31 PAŹDZIERNIKA 1971 R.

Poziomo: 2 — Ely, 3 — KTL, 4 — zawis, 5 — „Mucha", 8 — reflektor, 13 — „Zenit", 14 — stery.
Pionowo: 1 — oblatywacze, 6 — Bean, 7 — łoże, 9 — lot, 10 — „Kos", 11 — AZ, 12 — OY.
Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Alicja Krzyżanowska**, Szczawno-Zdrój; pow. Wałbrzych, ul. Kościuszki 1/1; **Roman Goliszewski**, Elbląg, ul. Trybunalska 9 m. 1, **Krzysztof Dominiak**, Sieradz, ul. Dolna 7, m. 5.

„SKRZYDLATA" W 1972 ROKU

Drodzy Czytelnicy! Pragniemy przypomnieć Wam, że tylko do **10 grudnia br.** przyjmowane są wpłaty na prenumeratę „Skrzydlatej Polski" w 1972 roku.

Wpłaty na indywidualną prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Wpłat dokonywać można również na **konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.**

Cena prenumeraty krajowej wynosi:

kwartalnie	— 26 zł
półrocznie	— 52 zł
rocznie	— 104 zł

Czytelnicy, posiadający krewnych lub znajomych za granicą, prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę zamówić mogą w **Biurze Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.**

Cena prenumeraty za granicę wynosi:

kwartalnie	— 36,40 zł
półrocznie	— 72,80 zł
rocznie	— 145,60 zł

Prenumeratę zgłoszoną do 10 grudnia br. „Ruch" rozpoczyna realizować od 1 stycznia 1972 roku.

DRODZY CZYTELNICY! PAMIĘTAJCIE, ŻE TYLKO PRENUMERATA ZAPEWNIA STAŁĄ LEKTURĘ „SKRZYDLATEJ POLSKI".

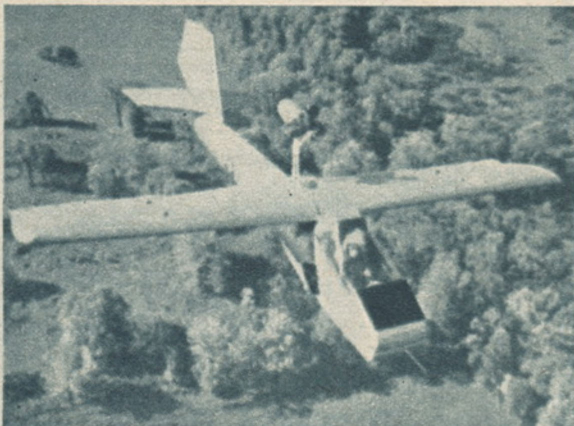


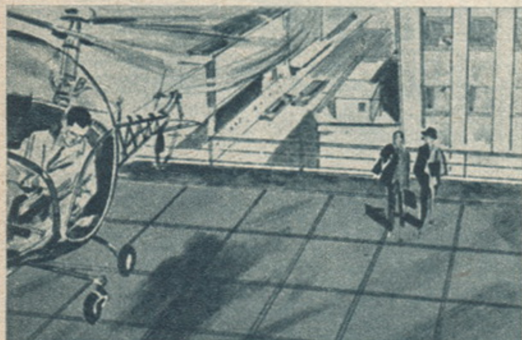


Egzotyczna stewardessa...

GUMOLOT

W latach 1955—59 zbudowano 12 doświadczalnych samolotów pompowanych „Inflatobird". Obecnie znów powrócono do tego tematu. Samolot gumowy nadmuchiwany z 1971 r. ma rozpiętość — 8,5 m, długość — 5,85 m i z silnikiem tłokowym o mocy 60 KM rozwija prędkość 110 km/h. Czas trwania lotu — 5,5 h (80 l paliwa). Samolot złożony mieści się w pojemniku o średnicy 0,75 x 2,13 m. Nadmuchiwanie samolotu (ciśnienie 0,6 kG/cm²) trwa 6 min. Przewidziane są wersje: 1 i 2-miejscowa oraz bezzałogowa zdalnie sterowana.





LĄDOWANIE NA MATERACU

Opatentowano pomysł zastosowania maty wypełnionej cieczą, jako amortyzującej płyty dla lądowisk śmigłowcowych na dachach budynków. Wynalazca twierdzi, że dzięki temu konstrukcja zwykłego budynku nie musi być wzmacniana.

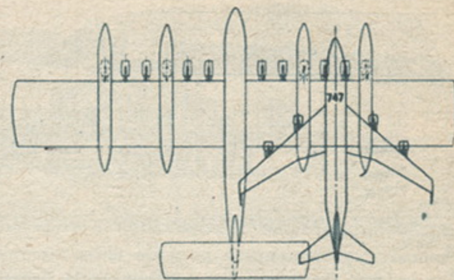
SZYBKA MASKA TLENOWA



Kolejne fazy zakładania maski tlenowej przewidzianej dla załóg odrzutowych samolotów transportowych. Cały zabieg trwa zaledwie 5 s.

Zdjęcia i rysunki: „Awiacja i kosmonawtika", „Air-Cosmos", „Popular Science".

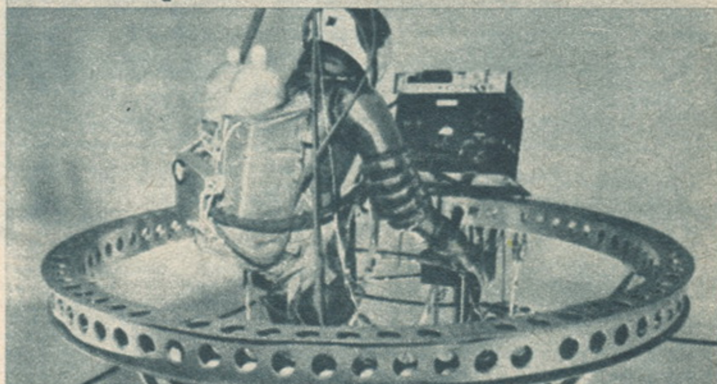
Tak ma wyglądać (na rysunku: w porównaniu z B-747) projektowany olbrzymi samolot transportowy o ciężarze całkowitym ok. 1 600 ton. Rozpiętość — 134 m, długość — 79 m, pow. nośna — 2 640 m². 12 silników turboodrzutowych dwuprzepływowych o łącznym ciągu 270 000 kG. Samolot ma służyć do przewozu ropy naftowej w zbiornikach o średnicy 3,5 m umieszczonych na skrzydłach. Przewidywany ładunek handlowy wynosi ok. 900 ton.



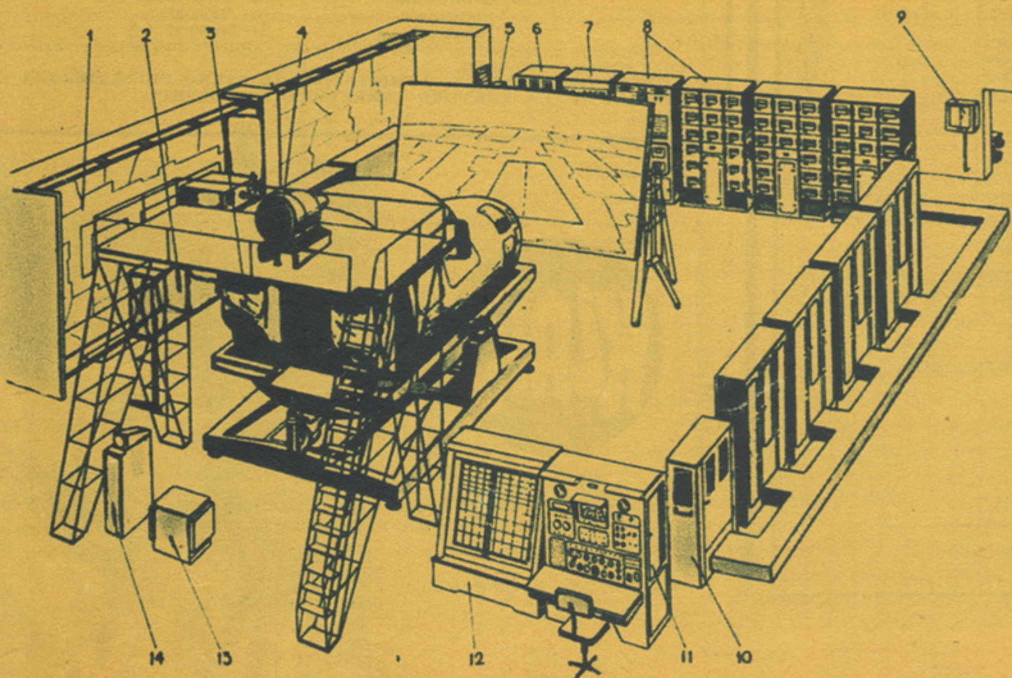
PROJEKTOWANY OLBRZYM



KSIĘŻYCOWY APARAT RATUNKOWY



LES, to opracowywany obecnie aparat ratunkowy dla selenonautów. Jest to platforma z napędem rakietowym oraz urządzeniem życiodajnym. Selenonauta steruje aparatem ruchami ciała. LES ma zapewnić powrót selenonauty do statku macierzystego znajdującego się na orbicie wokółksiężycowej (na wysokości rzędu 110 km). Na zdjęciu: Przyszły selenonauta podczas treningu w symulatorze LES.



ŚMIGŁOWCOWY SYMULATOR LOTU

Rysunek przedstawia radziecki naziemny symulator lotu PTW-6 przeznaczony do szkolenia i treningu załóg olbrzymich śmigłowców Mi-6. Potrzebna jest do tego sala o powierzchni 200—230 m² oraz o wysokości co najmniej 6 m. Symulator umożliwia jednoczesny trening obu pilotów i mechanika pokładowego. Program symulacji obejmuje wszelkie normalne stany lotu w różnych warunkach atmosferycznych oraz sytuacje awaryjne.

Oznaczenia: 1 — makieta miejscowości, 2 — oświetlacz, 3 — kabina, 4 — teleprojektor, 5 — urządzenie telewizyjne, 6 — stabilizator, 7, 9 — zasilacz, 8 — komputer, 10 — rozdzielacz, 11, 12 — stanowiska instruktorów, 13 — prostownik wysokiego napięcia, 14 — sterownia.